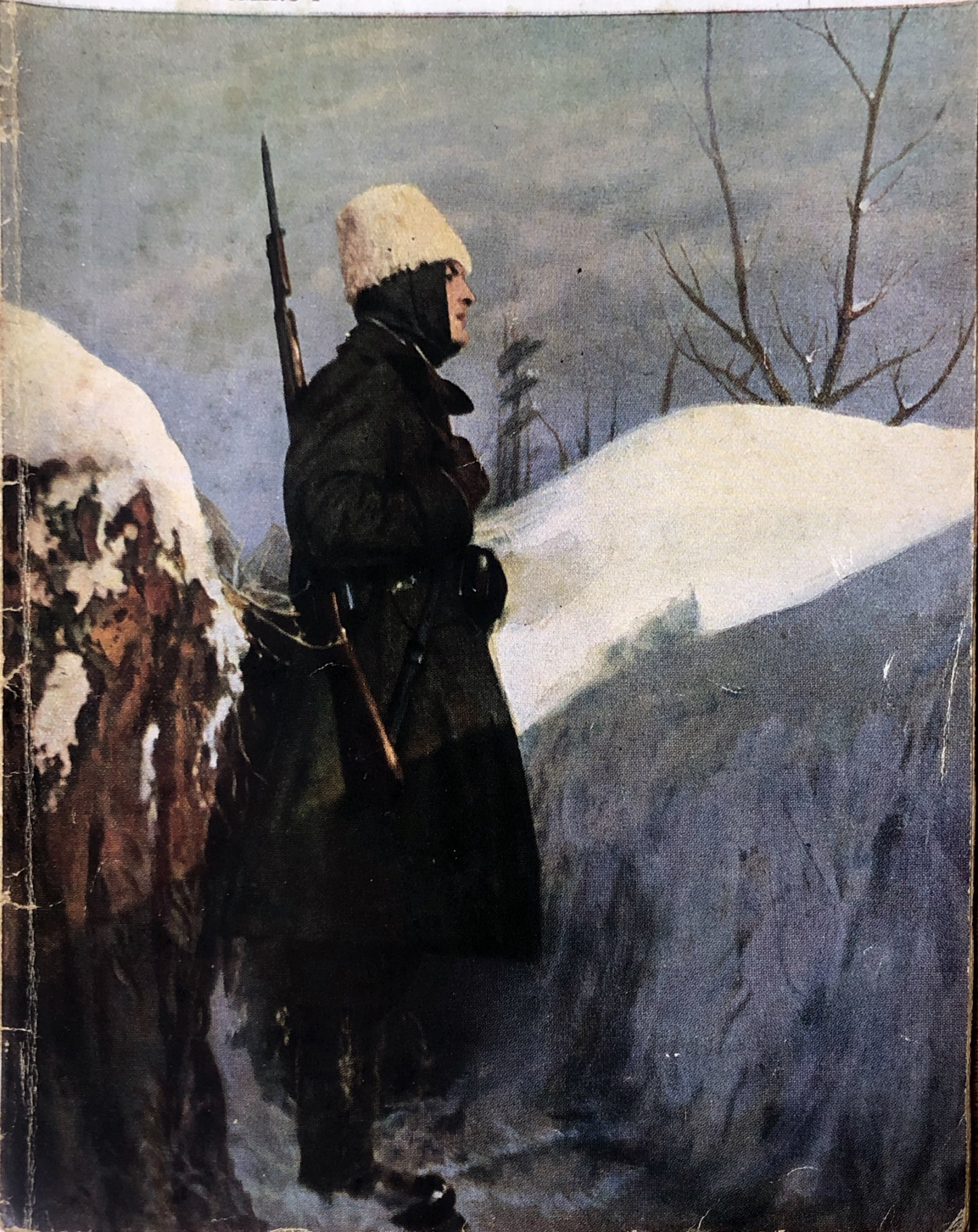
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLIX - NUMERO 1 GENNAIO 1943-XXI

NOSTRA PRODUZIONE:

MIRABILIA - la lama più diffusa in Italia;
BANDIERA - la più anziana delle lame nazionali;
ESPORTAZIONE - la lama di alta classe in acciaio al cromo;
GRAN LUSSO - la lama sottile - elastica per pelle delicata;
GAMOTO BLÙ
CESIA ,,
ITALIA ,,
- le lame di tempera blù, ultime nostre creazioni taglio dolcissimo.

ANNO XLIX
1943 - XXI

LE VIE D'ITALIA

Numero 1
GENNAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. 26 (Estero L. 46)
Abbonamento semestrale L. 13 (Estero L. 23)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CTI

AGLI ABBONATI

Questo primo fascicolo del 1943 de LE VIE D'ITALIA viene inviato a tutti indistintamente gli Abbonati del 1942 che non hanno disdetto l'abbonamento, anche se non hanno ancora provveduto a rinnovarlo entro il 31 dicembre. E ciò perché ci rendiamo conto che, per un complesso di ragioni, molti ritardi sono involontari.

Raccomandiamo, però, vivamente a chi non abbia ancora provveduto al rinnovo di inviare la quota senza indugio e, in ogni modo, non oltre il 15 gennaio, perché, ove non provvedesse entro questo termine, l'Abbonato non potrà ricevere tempestivamente il fascicolo di febbraio. L'importo dell'abbonamento alla Rivista è di L. 26; i Soci annuali devono aggiungere anche la quota d'associazione in L. 30,70 (in totale L. 56,70).

L'Amministrazione postale ha disposto che, a partire dal 14 dicembre e fino a nuovo avviso, venga sospeso il servizio di spedizioni in conto corrente raccomandato.

Vogliano prenderne nota i Soci che ci hanno inviato un supplemento per la raccomandazione delle pubblicazioni ad essi destinate. Queste, d'ora innanzi, verranno loro spedite in conto corrente semplice: la piccola somma trasmessaci a titolo di rimborso delle maggiori spese postali rimane a loro disposizione.

Riconoscimenti dell'attività della C.T.I.

Nella numerosa corrispondenza che affluisce alla C.T.I. da ogni parte d'Italia e dai reparti combattenti sono frequenti le espressioni di attaccamento al Sodalizio, di ammirazione e di plauso per la sua attività. Esse, naturalmente, non solo riescono graditissime a chi dà all'Istituzione la propria opera appassionata, ma costituiscono l'incitamento più efficace a persistere in una attività che si rivela tanto utile al Paese e ai singoli Soci.

Fra le attestazioni più recenti ne scegliamo tre, che ci sembrano particolarmente dimostrative.

Una simpatica sorpresa ci ha recato un nostro amico romano. Egli c'invia l'elenco dei libri di testo adottati nell'anno scolastico 1942-43-XX-XXI dall'Istituto Fascista d'Istruzione Media e Superiore di Roma. In tale elenco, fra i testi di storia dell'arte per la III liceale, è indicata la nostra Guida di Roma.

È questo un riconoscimento assai gradito alla C.T.I., che alla Guida di Roma dedica particolari cure, e del quale siamo riconoscenti al Direttore e ai Professori dell'importante Istituto romano.

Ed ecco quanto ci scrive un Socio di Viterbo a proposito di altre recenti guide, quelle cioè della Croazia, dell'Albania e della Grecia.

« Ho ricevuto sia la carta che la guida della Croazia, che tanto m'interessano, avendo un figlio ufficiale in quella zona. Ve ne sono gratissimo. Non potete credere quale conforto io provi nel conoscere e seguire i luoghi dove i miei figli combattono, attraverso le vostre magnifiche pubblicazioni. Un altro mio figlio, dopo aver combattuto sulle Alpi, fu mandato in Albania, dove ha comandato una compagnia di Arditi; orbene, seguendo i suoi spostamenti, le sue marce, le sue azioni, mi sembrava di essergli vicino e direi quasi di proteggerlo. Grazie a Dio, è sano e salvo ed è attualmente in Grecia. Con la vostra guida io vivo la sua vita in quella classica terra, tornata nuovamente sotto la protezione di Roma Imperiale.

« Con la mia modesta parola di plauso per l'alta opera di patriottismo e di coltura che esplicate, Vi giunga l'espressione più viva della mia riconoscenza d'Italiano e di Fascista. *Delenda est Britannia* ».

Un altro Socio, di Monza, che avevamo ringraziato per averci espresso l'intenzione di conguagliare la sua quota vitalizia, ci risponde:

« Quanto alle gentili Vostre espressioni a mio riguardo vi dirò che, sebbene gradite, esse non sono meritate, perché il versamento ora fatto non è che un doveroso attestato di riconoscenza per tutte le soddisfazioni che codesto benemerito Sodalizio mi ha procurato con le sue pubblicazioni in moltissimi anni da che appartengo ad esso.

« Se poi volessi guardare anche al lato pratico, vi dirò che la raccolta di tali pubblicazioni turistiche e geografiche, che conservo con affettuosa cura, mi fa persuaso che, pur nel suo piccolo, la quota da me versata rappresenta il miglior impiego di denaro che io abbia fatto ».

Non tutti sono nelle condizioni del Socio di Viterbo, e, quindi, non tutti hanno acquistato le guide e le carte della Croazia, dell'Albania e della Grecia, approntate dalla C.T.I. Non tutti forse trovano nelle pubblicazioni che ricevono un'utilità uguale a quella di cui parla il Socio di Monza. A noi sembra, però, che tutti i Soci dovrebbero rendersi conto che, solo grazie alla loro cooperazione, è stato possibile costruire uno strumento su cui un padre può seguire i suoi figli combattenti; che solo il moltiplicarsi di modesti contributi rende possibile realizzare tante cose utili e belle.

Già nell'articolo del Presidente della C.T.I., apparso ne « Le Vie d'Italia » dello scorso ottobre, fu espresso un concetto simile, ma riteniamo non inutile insistervi, poiché si tratta di cosa essenziale nei rapporti fra Soci e Associazione.

Nella stessa propaganda a favore della C.T.I. forse troppo spesso si sono accentuati i vantaggi materiali procurati ai Soci, lasciando in ombra, quasi sottinteso, il significato ideale dell'adesione al Sodalizio. In realtà, essere Socio della C.T.I. significa far parte di una collettività intesa ad un fine ideale e patriottico, che non si potrebbe raggiungere da forze individuali non organizzate. Inscrivendosi alla Consociazione si contribuisce alla sua attività di interesse generale, come la diffusione della conoscenza del Paese, lo sviluppo del turismo, la tutela delle bellezze naturali, il miglioramento degli

alberghi e delle strade, lo studio dei problemi relativi al ciclismo, al motociclismo, all'automobilismo, e così via. Ciò è ben più importante dei vantaggi materiali, delle pubblicazioni, cioè, e dei servizi messi a disposizione dei Soci; anzi, pubblicazioni e servizi non sono che mezzi per il raggiungimento del fine. Un fine che è tanto più alto, quanto più solenne è il periodo che attraversiamo. Si tratta oggi per la Consociazione di essere in linea per combattere la buona battaglia della propaganda di guerra: si tratta di illustrare i compiti dell'Italia, di metterne in evidenza gli obiettivi, di esaltarne gli sforzi; e la vasta documentazione che il Sodalizio ha creato e crea in relazione al conflitto – carte, guide, pubblicazioni varie – sta a testimoniare della complessità di questo nobile assunto.

Le Guide di Albania, di Grecia e di Croazia non sono state utilizzate dalla totalità dei Soci, ma sono riuscite e riescono, invece, preziose alle nostre eroiche truppe sui campi di battaglia e di occupazione e a tutti gli Italiani che seguono gli avvenimenti del presente conflitto. Altre pubblicazioni, non destinate al pubblico, ha in cantiere la C.T.I. per conto delle Forze Armate dello Stato, ed essa può realizzarle grazie all'organizzazione e all'esperienza raggiunte e ai mezzi attinti al patrimonio sociale.

In altro campo, opere di grandi proporzioni, come la *Guida d'Italia*, l'*Atlante Internazionale*, l'*Atlante Fisico-Economico* non potevano essere attuate se non da un'organizzazione di notevole potenzialità finanziaria e aliena da fini di lucro. *Tutti i Soci sono dunque partecipi di questa attività altamente patriottica* ed hanno diritto di sentirsene davvero molto orgogliosi.

Come si conservano o si rilegano i fascicoli de "Le Vie d'Italia".

La nostra Rivista merita di essere conservata. Può venire un giorno in cui si abbia bisogno di consultarne un fascicolo arretrato. A questo scopo, gli Abbonati si servano delle comodissime ed eleganti *cartelle-custodia* per conservare i fascicoli sciolti, oppure delle *copertine* per rilegarli in volume. Le *cartelle* e le *copertine* sono disponibili in due tipi: il primo per conservare o per rilegare in un solo volume i 12 fascicoli dell'annata, il secondo per conservarli o rilegarli in due distinti volumi semestrali.

Cartelle e copertine, rivestite di tela verde-scura, recano sul quadrante e sul dorso il titolo della Rivista impresso in oro e l'indicazione dell'annata.

I prezzi sono i seguenti:

	Alla Sede	Italia, Albania Poss. e Col.	Estero
Cartella-custodia unica . . .	L. 25	L. 28	L. 31
2 Cartelle-custodia semestrali	» 35	» 38	» 41
Copertina unica per la rileg..	» 20	» 22	» 24
2 Copertine semestrali . . .	» 30	» 33	» 36

Nella richiesta all'Amministrazione della C.T.I. si indichi con esattezza se si desiderano «cartelle-custodia» o «copertine», nonché l'annata della Rivista a cui devono servire.

Le "Vie del Mondo".

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di gennaio: *Tradizione antieuropea dell'Inghilterra* – R. HASAN: *Travancore* – C. POGGIALI: *Bayreuth in grigio verde* – V. TARAMELLI: *I tre colossi dell'idrografia africana: Nilo, Congo, Niger* – G. CAPRA: *I «Chicè» del Guatemala* – G. PODIO: *Italiani in Colombia* – Di Paese in Paese – Cronache della guerra.

L'abbonamento a «Le Vie del Mondo» è di L. 51,50. (Estero L. 76,50). Un numero separato L. 5.

PISA - Monumento a G. Pisano e campanile di S. Sisto.

TURISMO

Il Convegno di Stresa per l'istruzione tecnica alberghiera.

Indetto dal Ministero dell'Educazione Nazionale, ha avuto luogo a Stresa Borromeo, nei giorni 18 e 19 ottobre u. s., il Convegno per l'istruzione tecnica alberghiera. Per il Ministero stesso intervennero il Sottosegretario Ecc. Riccardo Del Giudice, che presiedeva ai lavori in rappresentanza del Ministro Bottai; il dottor Cav. di Gr. Croce Erberto Guida, Direttore Generale dell'Ordine Superiore Tecnico; il dott. Comm. Aldo D'Alessandro, altro dei Relatori. Il Ministero della Cultura Popolare era rappresentato dal Dott. Comm. Giovanni Lerda; le due organizzazioni sindacali alberghiere rispettivamente dal Cons. Naz. Pinchetti, Presidente della Federazione Nazionale Fascista Alberghi Turismo e dal Cons. Naz. Locurcio, Segretario della Federazione Nazionale Fascista dei Lavoratori del Turismo e dell'Ospitalità, entrambi relatori. Il nostro Sodalizio – che al problema dell'istruzione alberghiera ha sempre dedicato studi e cure fattive, fondando, fra l'altro, nel 1914, come fu ricordato al convegno, la prima Scuola Alberghiera in Italia e pubblicando il « Manuale dell'Industria alberghiera », che è la più completa enciclopedia in materia – intervenne nella persona del suo Presidente Senatore Carlo Bonardi, accompagnato dal Vice Presidente Ing. Mario Bertarelli e dal Direttore Generale Dott. Attilio Gerelli, chiamato dal Ministero a svolgere uno dei temi in discussione.

All'organizzazione locale provvide il Podestà di Stresa Cavaliere del Lavoro Enrico Pozzani, al cui spirito di previdente e signorile ospitalità i partecipanti sono grati dell'indimenticabile soggiorno trascorso in cordiale intimità di animi e di intenti.

Hanno onorato il Convegno della loro presenza l'Eccellenza Dott. Francesco Felice, Prefetto di Novara e il Segretario Federale di Novara, Barone Basile.

Fra i convenuti si notavano numerosi i gerarchi e i funzionari dell'organizzazione scolastica: Provveditori agli studi – fra cui quello di Novara, comm. Viglio, promotore del Convegno, e quelli delle maggiori città, quali Milano, Napoli, Genova, Torino – Ispettori del Ministero, Direttori e Professori delle Scuole Alberghiere. Per la C.T.I. era presente il Cav. Uff. Torri, direttore dell'Ufficio di Milano; per le Scuole dell'E.N.F.A.L.C. il dott. Chiti. Gli albergatori locali erano rappresentati dal Comm. Barattini, direttore del *Grande Albergo Isole Borromee* e dal sig. Bossi, proprietario dell'*Albergo Regina*.

Le sedute ebbero luogo all'Isola Bella, nello storico Palazzo Borromeo, dove il Principe Federico, di quell'illustre casata, accolse i convenuti e li guidò in visita lungo l'imponente fuga dei saloni e attraverso le terrazze del meraviglioso giardino, dominanti la distesa azzurra del lago.

Grazie agli elevati discorsi dell'Ecc. Del Giudice, alle sei relazioni presentate – che furone pubblicate testualmente nel numero di novembre-dicembre '42 della nostra Rivista « L'Albergo in Italia » – e alle successive discussioni cui presero attiva parte specialmente i Direttori delle Scuole alberghiere, il Convegno riuscì anzitutto una convincente affermazione dell'importanza dell'attività alberghiera nel quadro della vita economica, civile e politica del Paese. Il turismo, in funzione del quale l'attrezzatura alberghiera va principalmente considerata, più che un fattore a sé stante della vita economica, appare un elemento potenziatore di ogni altra attività, da quella dei trasporti a quella ricettiva, dall'agricoltura all'artigianato, all'industria, alla banca, ecc. È un fermento vitale che promuove, intensifica ed eleva tutte le manifestazioni della produzione, del commercio, della cultura. In ciò la ragione dei molteplici interventi dello Stato a favore dell'industria alberghiera. Né gl'interventi di carattere culturale, per l'istruzione tecnica dei giovani che si dedicheranno alle professioni alberghiere, hanno minor valore delle provvidenze di carattere finanziario e legislativo, con cui,

prima dell'attuale guerra, si perseguiva l'incremento dell'attrezzatura alberghiera, ed ora si viene in suo soccorso, provvedendo ai mezzi per la sua resistenza.

L'istruzione e la preparazione tecnica delle maestranze alberghiere attraverso la scuola non è una novità. Da tempo l'impresa era stata assunta dalla nostra Consociazione, dall'E.N.I.T., dall'E.N.F.A.L.C. Il fatto nuovo, che ha trovato una più esplicita affermazione nel Convegno di Stresa, consiste nell'intervento dello Stato in questa materia. Attuando il piano delineato nella Carta della Scuola, in base al quale lo Stato si assume il compito di tramandare di generazione in generazione il partimonio di esperienza e di virtù morali insito nella pratica del lavoro, l'attività alberghiera non è stata dimenticata, anzi è elevata ad un posto d'onore, e ciò per varie ragioni: per l'importanza che essa assume nella vita economica nazionale; per la delicatezza delle funzioni di rappresentanza che essa impone a chi la esercita in qualsiasi grado della sua gerarchia; per il carattere culturale della preparazione che essa richiede.

Ma questo intervento dello Stato poteva andare incontro a due errori: ridurre l'avviamento professionale all'esercizio di aridi procedimenti materiali, considerati come fine a se stessi – e a questa concezione rispondeva l'antico ordinamento dell'istruzione tecnica, che metteva capo al Ministero dell'Economia Nazionale –; oppure, ricondotta la Scuola alle sue essenziali funzioni educative, dare in essa un'importanza preponderante agli insegnamenti culturali e teorici, quali risultano da una secolare tradizione umanistica. Fra i due opposti eccessi, la concezione affermata dalla Carta della Scuola e su cui insisteva l'Ecc. Del Giudice nel suo discorso di chiusura del Convegno, consiste nel fare della stessa disciplina del lavoro un elemento educativo e uno strumento di cultura.

La scuola, come tutte le grandi istituzioni che hanno dietro di sé secoli di vita gloriosa, corre il pericolo di rimaner prigioniera della propria tradizione. La stessa perfezione della scuola umanistica, cui sono affidati tanti valori ideali, costituisce un ostacolo al rinnovamento che l'epoca nostra impone nel campo educativo, in vista della sempre maggiore importanza che la tecnica assume nella vita moderna. È facile, quindi, cadere nell'errore di una scuola professionale che ripeta i programmi e i metodi di insegnamento della scuola umanistica, salvo l'aggiunta di qualche disciplina professionale.

Ciò dà luogo ad una specie di sottoprodotto scolastico, che non raggiungerà mai la perfezione della scuola classica e neppure i fini pratici di quella tecnica. L'idea nuova che scaturisce dalla Carta della Scuola consiste nell'affermare la virtù educativa e culturale dello stesso lavoro, in quanto è disciplina, metodo razionale, riflessione del pensiero sulla successione degli atti che esso impone; in quanto è coscienza degli scopi cui esso tende e dei mezzi di cui deve valersi per il loro conseguimento. Posto il lavoro alla base del nuovo processo educativo, l'arte dell'insegnante consiste appunto nel costruire sopra questa pietra tutto l'edificio della cultura rispondente, per dignità, all'importanza che il lavoro assume nella vita moderna. Tracciata la via da seguire, i primi progressi sono estremamente difficili e penosi, e facili gli smarrimenti. Manca l'esperienza, mancano gli insegnanti, manca talora la fiducia di quegli stessi ambienti sociali a beneficio dei quali si volge la riforma. Ma il buon seme germoglierà e diventerà un albero prosperoso.

E questa certezza è maggiore per le scuole alberghiere che per ogni altra scuola tecnica, perché il lavoro dell'ospitalità è particolarmente adatto a diventare un fattore della cultura, attraverso i rapporti umani cui dà luogo, i motivi psicologici su cui si fonda, la perfezione di forma di cui è suscettibile. In questo campo esiste una tradizione antica, che l'industria moderna dell'ospitalità ha mortificato e avvilito, ma che la nuova scuola professionale dovrà rimettere in onore. Non vogliamo risalire ai paggi, ai coppieri, agli scalchi, che occupavano tanta par-

Domani vi raderete

più facilmente!

Il Tarr è un prodotto speciale per curare la pelle dopo fatta la barba: istantaneamente fa cessare il bruciore e il tirare della pelle Con l'uso del Tarr scompaiono le irritazioni e i piccoli foruncoli che spesso rendono il radersi una vera tortura. Inoltre il Tarr restringe i pori, rendendo così la pelle liscia e morbida Il Tarr ha un caratteristico profumo schiettamente maschile. Fin dalle prime applicazioni, il Tarr facilita il radersi.

---

te nella vita delle corti del Medioevo e del Rinascimento e le cui funzioni erano considerate come uno dei più ambiti titoli di nobiltà; sappiamo bene che tra queste funzioni, più che altro rappresentative, e quelle cui dà luogo l'industria alberghiera moderna c'è un abisso; ma bisogna pur riconoscere che l'esaltazione di tali funzioni non può essere stata casuale, arbitraria e senza una profonda ragione. Gli è che l'esercizio dell'ospitalità crea rapporti di comprensione e di simpatia, che livellano, in certa guisa, le parti, innalzando colui che serve non solo nella considerazione del signore che riceve i suoi servizi, ma nei suoi valori intrinseci culturali e morali. La stessa funzione alberghiera di carattere più manuale, quella del cuoco, che si svolge senza alcun contatto col pubblico, di quali perfezionamenti, di quali raffinatezze non è essa suscettibile! C'è chi la definisce un'arte, e si ricordano illustri esempi che giustificano tale considerazione. Inoltre, essa non può prescindere da nozioni scientifiche di igiene, di chimica, di merceologia, né dalle norme relative all'organizzazione del lavoro, il quale nelle cucine si svolge in spazio limitatissimo, con intensità orarie che trovano raramente riscontro in altri campi.

Questi precedenti e queste condizioni dovranno essere tenuti presenti da chi si accinge a ricollocare l'esercizio dell'ospitalità all'altezza che gli compete nella estimazione del pubblico e nella coscienza dei giovani che, attraverso le scuole alberghiere, si avviano ad esso.

Da questi concetti procede l'atteggiamento di ferma opposizione manifestatosi in seno al Convegno contro ogni proposta che potesse condurre ad una deviazione dell'insegnamento tecnico alberghiero verso scopi impiegatizi. È un pericolo dal quale deve guardarsi la scuola tecnica in generale, anche per arrestare e correggere la tendenza preoccupante, già troppo manifesta, di evadere dal campo del lavoro; e in particolare se ne deve guardare quella alberghiera, che contrasta oggi contro le più ostinate prevenzioni del pubblico, portato a considerare con dispregio la professione alberghiera.

Ciò spiega la necessità di tener fermo ad ogni costo, nelle scuole alberghiere, il carattere tecnico-lavorativo; ma ciò non toglie che la professione dell'ospitalità – accanto a queste necessità fondamentali e più diffuse di carattere esecutivo, che si esplicano nei servizi – ne abbia altre amministrative, organizzative, direttive, alle quali si dovrà provvedere in avvenire, sia per mezzo di una selezione fra gli elementi meglio dotati che provengono dalla massa stessa dei lavoratori, sia mediante una preparazione scolastica adeguata. Questa visione spiega l'opportunità di altre proposte, che non vogliono essere una deviazione della scuola professionale e tecnica dai suoi veri scopi, ma un completamento degli interventi scolastici secondo un piano organico, nel quale ad ogni funzione dovrebbe corrispondere un grado di insegnamento ben definito.

Se il punto centrale della discussione considerava le finalità e il funzionamento della scuola tecnica e alberghiera di nuova istituzione con carattere essenzialmente pratico, la proposta di un piano regolatore, che preveda successivi gradi scolastici adeguati alle diverse esigenze dell'organizzazione alberghiera, è stata considerata con simpatia.

Essa potrà essere ripresa in considerazione quando, assicurato il successo della scuola professionale tecnica di fondamentale e urgente necessità, si potrà pensare anche alla soddisfazione di esigenze superiori, mediante il completamento di un organismo scolastico, che trova oggi nelle scuole di lavoro il suo più felice inizio.

Quando avrete letto questo numero de
LE VIE D'ITALIA
se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'*Ufficio Giornali Truppe* del *Ministero della Cultura Popolare, Roma,* che lo invierà ai Combattenti.

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO "PERCHÉ"?

Il Socio vitalizio R. M. di Roma, che si qualifica «non un tecnico, ma semplicemente uno studente universitario, la cui 1100 riposa da tempo», scrive: «*Ho letto spesso che un abbassamento del telaio nelle auto sarebbe desiderabile per varie ragioni. Molti suggeriscono la trazione anteriore che, eliminando l'albero di trasmissione, permetterebbe di abbassare il pavimento del veicolo, eliminando inoltre le rumorose complicazioni dei giunti cardanici o flessibili. Ma un grande ostacolo è dato dall'applicazione dello sterzo alle ruote motrici. In tal caso, perché lo sterzo non si potrebbe applicare alle ruote posteriori?*».

La curiosa idea di trasformare l'automobile in una specie di nave o di aeroplano (aventi appunto il timone posteriore) non è del tutto nuova, almeno in forma complementare, se non esclusiva: infatti, ha notevoli applicazioni (soprattutto militari) l'autoveicolo con entrambe le coppie di ruote, anteriori e posteriori, sterzanti. A vero dire, la sterza integrale non persegue il particolare fine previsto dal nostro lettore, ma bensì quello di restringere il raggio minimo di curva, e di assicurare alle ruote posteriori il transito sulle stesse carreggiate delle ruote anteriori, anziché la descrizione di un arco più interno, come avviene per la sterza anteriore consueta, con la conseguenza che tutto il corpo della macchina «stringe la curva» rispetto all'avantreno. Le ruote posteriori sterzanti, che si orientano a destra della linea neutra di un angolo pari all'orientamento verso sinistra delle ruote anteriori e viceversa, compensano, portando in fuori il retrotreno, il richiamo verso l'interno, proprio della sterzata anteriore: il veicolo descrive così una traiettoria sensibilmente prossima alla curva teorica perfetta, con ovvî vantaggi nella manovrabilità su strade strette o molto accidentate, o fuori strada.

La sola sterzata posteriore non rappresenta, dunque, un assurdo a priori: teoricamente (trascurando le altre esigenze di condotta dell'auto, per limitarci al suo orientamento durante la marcia) essa assicurerebbe la possibilità d'imprimere al veicolo le volute varianti direzionali, come oggi tale possibilità sussiste durante la retromarcia.

Ma il proposto sistema urta contro inconvenienti d'altra natura, teorici e pratici. Teoricamente, la trazione anteriore offre alcuni inconvenienti nella tenuta di strada in curva, che vengono in gran parte neutralizzati appunto dal loro orientamento tangenzialmente alla curva, per mezzo del comando di sterza (rinviamo in proposito, per non ripeterci, a quanto già altra volta scrivemmo, occupandoci della trazione anteriore). È evidente che con la sola sterzata posteriore le ruote anteriori motrici, costantemente orientate in dirittura e slegate dal differenziale, farebbero risorgere tutti gli inconvenienti.

In secondo luogo, non si dimentichi che le ruote direttrici sterzano attorno a un perno inclinato, il cui asse incontra il terreno davanti al punto di contatto ruota-terreno, allo scopo di sfruttare il peso del veicolo (che viene lievemente sollevato ad ogni sterzata) come richiamo alla marcia rettilinea e come

N. 16
Impermeabili
Pirelli

stabilizzatore di rotta. Essendo noto che ogni accelerata genera una coppia motrice tendente a scaricare l'avantreno e a sovraccaricare l'asse posteriore, si avrebbe in conseguenza (supposto il mantenimento sulle ruote posteriori dell'accennato dispositivo di « avancorsa », in ogni caso indispensabile per le ragioni ora dette) che nelle più alte velocità, negli spunti, in ripresa, il sovraccarico sulle ruote direttrici diverrebbe tale da rendere durissima la sterza proprio nei momenti più critici, come ora avviene durante le frenate. L'inconveniente sarebbe aggravato dal fatto che, dato il limitato carico abituale del treno posteriore e le accennate caratteristiche esigenze del sistema di trazione anteriore, lo spazio di « avancorsa » sulle ruote posteriori dovrebbe avere un valore assai maggiore di quello attuale, per assicurare, in condizioni normali, una sufficiente tenuta di strada.

Ma più gravi di queste mende teoriche sarebbero gli inconvenienti pratici. Un veicolo che, durante la svoltata, allarghi con tutta la sua massa verso l'esterno della curva, rispetto a quell'avantreno che il guidatore dovrà pur sempre seguitare a tener d'occhio e ad usufruire come mirino della propria traiettoria, snaturerebbe profondamente la guida, rendendola fastidiosissima e pericolosa, avendo perduto ogni naturalezza. Il difetto diverrebbe intollerabile con un « passo » di macchina un po' lungo: occorrerebbero, dunque, perentoriamente, dei « passi » accorciati. Ma questo vincolo (a parte le altre ovvie sfavorevoli conseguenze sulla sospensione e sulla tenuta di strada) impedirebbe a priori di piazzare l'asse posteriore sterzante decisamente dietro al sedile posteriore, in corrispondenza, cioè, della rastrematura di coda. Donde il dilemma: o sistemare il sedile in mezzo alle ruote, ma in tal caso viene a mancare lo spazio per la deviazione angolare delle ruote – spazio consentito, invece, dal restringimento anteriore del telaio, destinato a sopportare il solo motore, molto più stretto del più sacrificato sedile – oppure piazzare quest'ultimo sopra le ruote, incassando le stesse e relativa luce di sterzatura; ma allora, alzandosi inammissibilmente il baricentro e l'intera sagoma della vettura, si perde ampiamente il vantaggio dell'abolita trasmissione longitudinale e della possibilità di abbassare il piano di pavimento. Occorrerebbe, dunque, fare ancora un passo avanti: sistemare i posti per le persone tutti sul davanti e il motore posteriormente, in modo da affusolare la pianta del telaio all'indietro, lasciando la luce per la sterzata: ma a tal punto scopriremmo che abbiamo... semplicemente rifatta l'automobile attuale, limitandoci ad invertirne il senso di movimento, come se essa funzionasse costantemente in retromarcia. Si conseguirebbe qualche vantaggio d'ordine aerodinamico, con una più razionale linea di penetrazione, tozza in avanti e sfuggente a tergo (senza le artificiose, lunghe e vuote « code » attuali): troppo poco, tuttavia, per giustificare i disagi sopra ricordati del nuovo sistema di sterzatura, cui va aggiunta la complicazione nel delicato sistema di comando e di trasmissione della sterzata dal volante anteriore alle ruote posteriori, senza neppure il vantaggio, cercato dal nostro lettore come mèta precipua dell'innovazione, di potere abolire l'albero cardanico longitudinale.

Meglio, dunque, se mai, la soluzione del motore posteriore, ferme le ruote anteriori direttrici e le posteriori motrici: soluzione che, conservando i vantaggi della sterza classica, migliora la distribu-

zione dei pesi, razionalizza la forma aerodinamica, ed evita l'albero di trasmissione longitudinale, permettendo di abbassare a piacere il pavimento della vettura, senza culla e senza vaschette. A questa soluzione appunto si guarda con interesse dai tecnici che maturano piani per il domani – unitamente a quella delle ruote anteriori motrici e direttrici, antipatica al nostro interrogante, il quale scorge nell'abbinamento delle due funzioni «un grande ostacolo», che però la tecnica costruttiva ha correntemente superato, ricorrendo per la trasmissione ai giunti cardanici omocinetici, che conservano l'uniforme velocità angolare anche sotto gli angoli assai pronunciati che i semiassi formano col piano delle ruote durante le sterzate a fondo. In conclusione – e questo è il succo della nostra risposta all'universitario R. M. – la trazione anteriore non rappresenta più, oggigiorno, un problema difficile, che meriti di scinderla dallo sterzo, applicando questo alle ruote di coda.

Cristoforo

Gassogeni con compressore.

La Direzione Generale delle Poste Svizzere ha felicemente sperimentato, e – come informa la *Revue Automobile* – cominciato ad adottare sui suoi autobus di alcune linee di montagna l'alimentazione a gassogeno, corretta da un compressore, che, a dire dei tecnici presenti ai severi e ripetuti collaudi, consentirebbe una potenza praticamente identica a quella dello stesso motore a ciclo Diesel.

Si tratta di autobus Saurer, tipo BLD, di 100 c. v., che col gassogeno ad alimentazione naturale, comportante la consueta perdita di potenza fra il 30 e il 40 per 100 rispetto al gasolio, si erano manifestati impari al compito di mantenere l'orario, o di sfruttare la capienza massima di passeggeri, o addirittura di superare in qualsiasi modo i tratti alpestri di maggior pendenza, nonostante il ridotto rapporto di trasmissione. Equipaggiati con gassogeno tipo Imbert a legna e con un turbo-compressore Brown-Boveri, azionato a gas di scarico, i veicoli sperimentali hanno compiuto, con 33 passeggeri, un percorso sulle Alpi Bernesi includente pendenze del 18%, mantenendo su tali tratti cronometrati la velocità di 15 km. all'ora, e ripartendo regolarmente da fermi. Sull'intero percorso l'orario previsto per il motore Diesel è stato quasi scrupolosamente rispettato. Il primo veicolo sperimentale ha percorso regolarmente sinora, senza avarie, oltre 10.000 km. Questi risultati hanno destato negli ambienti tecnici svizzeri un diffuso interesse, che merita di essere condiviso, in quanto l'idea del compressore sul gassogeno – troppo semplice e razionale per non aver avuto dovunque numerosi tentativi di attuazione – è rimasta sinora allo stadio prevalentemente sperimentale, a causa di numerose difficoltà di ordine pratico e funzionale. Il gas di gassogeno, com'è noto, ammette tassi di compressione molto più elevati che il gas di benzina, senza disturbi e senza detonare: ma anche comprimendo il motore al massimo, entro i limiti che il disegno costruttivo consente, rimane pur sempre un alimento assai rarefatto di calorie. Lo stivarne nel cilindro motore la maggior quantità, a mezzo di un appropriato compressore, appare, dunque, accorgimento logico, senza incorrere negli inconvenienti della sovralimentazione dei comuni motori a benzina.

Nel tipo di cui trattasi, il compressore è realizzato da un dispositivo di questo genere: una turbina è montata sul condotto dei gas di scarico, nella zona calda (550°-600° C.), e ruota a circa 40 mila giri al minuto. Montato coassialmente alla rotante della turbina, un ventilatore centrifugo aspira aria fresca da un filtro e la comprime a pochi decimi di atmosfera (mezza atmosfera al massimo di pressione) in una condutture che si biforca da un lato per il generatore e dall'altro per il miscelatore. In altri termini, non si ha un compressore di gas, esposto alle insidie delle inevitabili abbondanti impurità del gassogeno, ma di aria pura; l'originalità del sistema è poi nel

I PERICOLI DELL'INVERNO
In questa stagione guardate dall'esporvi ad un raffreddamento troppo rapido, specialmente se siete accaldati. Non tutti gli organismi sono in grado di sopportare un brusco cambiamento di temperatura ed allora un raffreddore può esserne la conseguenza. Per evitare ogni malanno, se volete un rimedio sicuro ed efficace, prendete ai primi sintomi le Compresse di
ASPIRINA
BAYER

fatto che tutta l'installazione viene così a trovarsi sotto pressione, e rigorosamente equilibrata, come se l'intiero veicolo lavorasse in aria più densa, ed ogni grammo d'aria si caricasse di una maggior quantità di calorie. Osserviamo inoltre che il montaggio del compressore sulla tubazione di scarico permette di utilizzare l'energia residua dei gas combusti, con ovvî vantaggi sul rendimento termico (consumo), senza notevole contropartita passiva, in quanto la contropressione allo scarico (che col gas di gassogeno non è mai seriamente temibile, ma che potrebbe rappresentare un certo ostacolo alle elevate altitudini dei percorsi alpestri) diminuisce proporzionalmente alla pressione dell'aria aspirata.

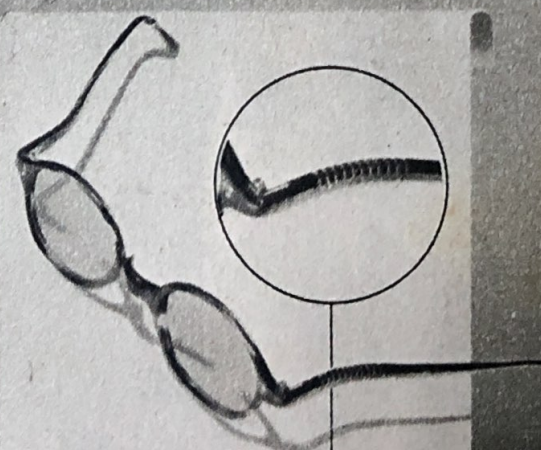
Automobile utilitaria o popolare?

A conclusione di una campagna svoltasi negli scorsi mesi su parecchie riviste specializzate italiane, tedesche e francesi, sull'inesauribile tema della vettura popolare per il dopoguerra, la consorella « L'Auto Italiana », che ha guidato il dibattito secondo il punto di vista nazionale, è giunta a considerazioni che meritano di essere segnalate, benché la fluidità della materia e dei suoi presupposti ambientali rendano assai vago ogni tentativo di pronostico.

L'autore mette in guardia contro la confusione (propria specialmente delle riviste francesi che trattarono recentemente l'argomento) tra vettura utilitaria e vettura popolare. Una minuscola e scarna « vetturetta tascabile », debole di portata, sacrificata in tutti gli organi, funzioni e accessori di meno che primordiale necessità, povera di prestazioni pratiche, non è né utilitaria né popolare. Non utilitaria, perché per essere *utile* alla persona d'affari una macchina dev'essere bensì piccola e maneggevole, relativamente leggera, a due posti soli – ma tecnicamente perfezionata per offrire all'utente tutte quelle prestazioni e quelle comodità (velocità, ripresa, facilità di partenza, docilità di condotta, riposante sospensione, sicurezza di frenatura, lunga indifferenza agli atti manutentivi, robustezza, assenza d'ogni ingrata sorpresa, larga autonomia, consumo graduabile secondo il tipo di trasferta, completezza di pratici accessori) indispensabili, affinché l'uomo non sia schiavo della macchina, ma viceversa. Macchina utile è anzitutto la macchina che funziona come un organo fisiologico sano, senza farsi avvertire e senza richiedere perturbanti distrazioni all'utente: essa non cessa di appartenere a questa categoria anche se il suo prezzo di acquisto non è particolarmente limitato, perché ciò che interessa è il suo rendimento pratico. Né, d'altra parte, la « vetturetta tascabile » di stile francese potrebbe mai costituire l'auto *popolare*, per ragioni di capienza. Per essere economicamente interessante come macchina d'uso universale ad una famiglia di modesto reddito, questa messianica automobile deve in primo luogo consentire il riparto della spesa di esercizio fra un largo numero di occupanti, non inferiore a cinque.

Sotto un certo aspetto, quindi, le due concezioni di vetturetta utilitaria e di automobile popolare sono addirittura antitetiche: la prima, piccola, fine, evoluta, perfetta, ed economica soprattutto di utenza; la seconda, capace, semplice, ed economica soprattutto di acquisto.

La rivista citata, pur non disperando di veder nascere anche in Italia la vettura qualificabile « popolare », non si mostra eccessivamente ottimista sulla sua realizzazione nei termini un po' semplicisti ed utopistici affacciati da altri autori – a meno di ottenere un diretto concorso dell'autorità amministrativa e fiscale, con opportuni sgravi per una determinata categoria di macchine, le cui caratteristiche di massima potrebbero fissarsi mediante un accordo tra i tecnici e gli esperti del ramo, di cui appunto viene auspicato un ciclo di riunioni *ad hoc*.

Sottolinea ancora l'autore una inoppugnabile verità (tale almeno se le demolizioni, le requisizioni e le distruzioni di guerra non si estenderanno ulteriormente): che, a prescindere dai costi di utenza – la chiave dei quali è in mano del fisco, soprattutto per quanto riguarda il prezzo del carburante – l'automobile popolare, in sostanza, è un problema sopravalutato, in quanto l'automobile d'occasione, in un mercato normale, già adempie dovunque e lodevolmente a questa funzione.

Gli autocarri a prezzo bloccato.

È stato sollevato il quesito se il provvedimento 6 agosto 1942 del Ministero delle Corporazioni, che blocca il prezzo degli autocarri usati, stabilendo come massimo il prezzo luglio 1940 del veicolo nuovo, con le detrazioni corrispondenti allo stato d'uso, abbia o no effetto retroattivo, analogamente ad altri provvedimenti in tema di contratti e servizi varî, cominciando dalle pigioni e sublocazioni, che prevedono la revisione dei contratti e dei canoni già perfezionati e dei prezzi già pagati. Riferendosi il provvedimento in parola al noto decreto sul blocco delle merci e dei servizi, come una semplice norma d'interpretazione, e, d'altra parte, non contenendo espressamente un termine d'entrata in vigore, parrebbe, a stretto rigore, che la sua validità possa farsi risalire al luglio 1940. Il che potrebbe avere per conseguenza sia la rescissione dei contratti stipulati a prezzi superiori (cioè della totalità degli scambi avvenuti), sia ad azioni di ogni compratore verso il singolo venditore per il rimborso dell'eccedenza di prezzo: in entrambi i casi, un ovvio, grave perturbamento di questo delicato mercato, collegato a tanti interessi, oggi non più aggiornabili senza creare ingiustizie peggiori di quelle volute evitare.

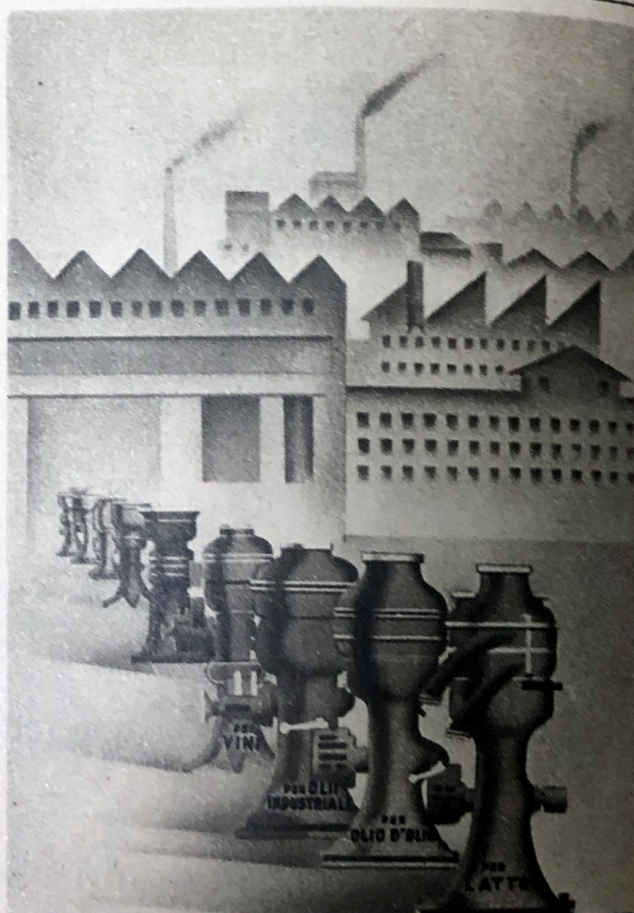
Si osserva, per contro, da chi sostiene la tesi della non retroattività, che la circolare interpretativa in materia non solo non contiene alcuna espressa comminatoria per i contratti precedenti, ma nei suoi considerando dà atto appunto dei prezzi esageratissimi nel commercio degli autocarri usati: il Ministero competente, pertanto, si manifesta edotto dello stato di fatto, senza intervenire, il che significa che intende provvedere solo per l'avvenire. D'altra parte, che il mercato in questione fosse universalmente e fondatamente considerato, fino al 6 agosto, libero da ogni blocco, è confermato sia dall'acquiescenza del P.R.A. nel registrare i contratti stipulati a prezzi molto superiori, sia dall'esempio dello stesso Ministero della Guerra, che per i suoi veicoli derequisiti e ceduti ai privati ha seguite le quotazioni correnti, sia pure in misura molto più moderata che il mercato civile, ma quasi sempre superiori ai listini originali. Infine, si rileva giustamente che l'estensione retroattiva si presterebbe troppo facilmente ad abusi e speculazioni, prima delle quali l'inatteso e immeritato ricupero di centinaia di biglietti da mille da parte di chi, nel presupposto dell'alto prezzo d'acquisto dell'autocarro, ha corrispondentemente elevate, ufficialmente o sotto mano, le quotazioni dei relativi servizi.

In attesa delle superiori delucidazioni – richieste dai Sindacati di categoria con voto auspicante una risposta contraria alla retroattività – giova segnalare che, in seguito ad una prima denuncia penale per sovraprezzo di un contratto 1941 (infatti, tutti i venditori di autocarri dell'ultimo triennio sarebbero passibili d'imputazione a sensi della grave legge annonaria, ammessa la retroattività) il Tribunale di Bari, con sua sentenza 16 ottobre 1942, imputato Bonetti, ha già deciso nel senso della non retroattività, e quindi della validità e irrevocabilità delle compravendite stipulate per l'addietro a prezzo libero.

Carburante all'olio di lino.

La nota difficoltà di mescolare olio vegetale ed olio minerale in un fluido omogeneo suscettibile di pratico uso nelle applicazioni motoristiche (che già pare superata, ad opera di tecnici italiani, per quanto riguarda il lubrificante a base minerale – ricino) si annuncia vinta senza riserve da tecnici argentini, anche nella preparazione di una miscela combustibile da sostituire al gasolio nell'alimentazione dei motori Diesel. La nuova miscela fa ricorso all'olio di lino, di cui la Repubblica Argentina è particolarmente ricca, soprattutto dopo la contrazione delle esportazioni.

Il nuovo carburante di sostituzione, composto in parte prevalente di essenza vegetale, ha superato favorevolmente un lungo ciclo di prove pratiche su Diesel e semi-Diesel, in varî climi e temperature.

VINI CLASSICI DEL PIEMONTE
BORGOGNO
NOME DEPOSITATO
GIACOMO BORGOGNO & FIGLI
PROPRI VIGNETI CANNUBBI
BAROLO
MARCHE CLASSICHE
L'aristocrazia dei vini d'Italia
BORGOGNO
Barolo
PROPRI VIGNETI CANNUBBI
BORGOGNO
Barolo
Chinato
CLASSICO
CASSETTE
NATALIZIE
DI SCELTE
RISERVE
IL CLASSICO PRODOTTO AD INVECCHIAMENTO NATURALE

VINI
PER OLII INDUSTRIALI
PER OLIO D'OLI
SEPARATORI FRAU - THIENE

CICLO - TURISMO

IL VEICOLO POPOLARE DI DOMANI

L'argomento potrà sembrare ozioso o stravagante. Il veicolo popolare del futuro? Ma non c'è la bicicletta? E che cosa si può fare ancora per renderla più bella, più pratica? Forse il novanta per cento dei nostri lettori potrà considerare di scarso interesse il tentativo di dimostrare che la bicicletta, intesa come un veicolo popolare ad uso e consumo di tutti, è ben lungi dall'aver raggiunto tutti i suoi traguardi; forse troverà strano che esista ancora gente la quale, dopo mezzo secolo di ciclismo in continuo aumento di popolarità e diffusione nel mondo, non si rassegni ad accettare come definitiva la formula meccanica della bicicletta, da tanto tempo considerata perfetta.

Non certo per il gusto discutibile di voler apparire originali a tutti i costi o... futuristi ci occuperemo genericamente del veicolo popolare del futuro, ma per richiamare l'attenzione degli studiosi della meccanica e della fisica su quello che, a nostro avviso, è un problema già imposto e che potrà trovare forse soluzioni fino ad oggi impensate.

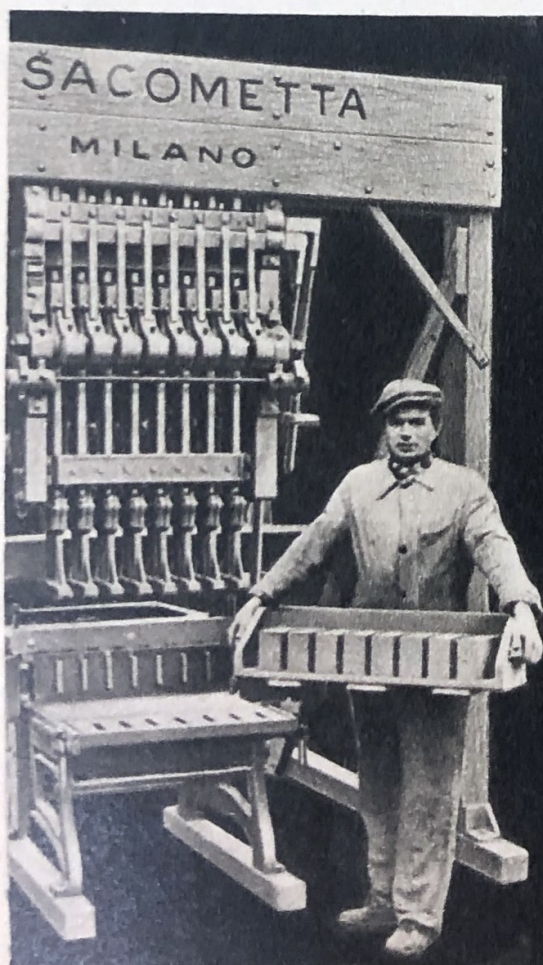
Regina troppo... signora.

Nel numero di settembre di questa rivista abbiamo accennato alle possibilità di costruire il veicolo utilitario su nuove basi tecniche. I consensi alle nostre tesi sono stati superiori al previsto e ci sono pervenute interessantissime lettere di studiosi e di soci che, approvando le idee da noi espresse, hanno aggiunto altre considerazioni assennate. Ad esempio, il socio Luigi Stramaglia di Roma osserva (dopo aver rilevato che l'industria e il commercio ciclistico si adagiano da troppo tempo sulla comoda convinzione che la bicicletta non ha bisogno di ulteriori perfezionamenti) che la « reginetta della strada » è troppo... signora, in quanto, se è pratica e alla portata di tutti sulle strade piane e asfaltate, rivela però di colpo la sua inadattabilità e i suoi difetti gravissimi non appena si presentano ostacoli da superare, siano essi la salita, il vento contrario, le strade sconnesse.

Ove si considerino seriamente queste osservazioni, si conclude che non sono pazzi o stravaganti i tenaci che insistono nella ricerca di qualche cosa di nuovo e di più pratico, che modifichi (o sostituisca) l'attuale bicicletta; nel cercare, cioè, un veicolo economico, adattabile a tutte le possibilità fisiche, che variano secondo il motore umano impiegato ad azionarlo (uomo, donna, bambino).

È giusta l'osservazione che la bicicletta è una regina troppo signora, poichè non è difficile constatare che il ciclismo popolare è ridotto ai minimi termini nelle regioni montane (e sono parecchie nel nostro Paese), per la inadattabilità della bicicletta alle strade difficili. Il cambio di velocità ha contribuito a rendere la bicicletta più adattabile ai percorsi, ma il problema vero del veicolo utilitario è rimasto quello che era, e forse il cambio di velocità ha agito in senso contrario al progresso, poiché, offrendo una presunta definitiva perfezione del veicolo, può aver contribuito a fossilizzarne la concezione meccanica distogliendo gli inventori da nuove ricerche.

Le gambe e il resto.

Non abbiamo trovato la formula meccanica rivoluzionaria, che risolva il difficile problema. Noi non siamo, purtroppo, inventori, ma soltanto osservatori appassionati, per cui non abbiamo che idee generali, frutto di constatazioni, di pratica e di attento studio. Tutti avranno potuto constatare, come noi, che il ciclista non usa che una parte (sia pure la più importante) della forza muscolare disponibile. Molti altri muscoli di notevole potenza sono inerti e non utilizzati in bicicletta. Se nello sforzo delle gambe potessero concorrere anche i muscoli delle braccia e il peso del corpo con un indovinato spostamento del suo centro di gravità, indubbiamente il rendimento

sarebbe superiore e la bicicletta (chiamiamola così anche se variasse la sua concezione meccanica, perché saranno sempre le ruote a base della sua tecnica) diverrebbe accessibile a tutti anche in salita, sia pure rimanendo sempre nei modesti limiti della velocità che si adatti alle esigenze del popolo, che del veicolo utilitario fa strumento di lavoro e di vita.

Il problema non è scaturito dalla nostra fantasia, ma è – per così dire – imposto da necessità evidenti. Non basta cullarsi nella beata illusione che il ciclismo sia già arrivato alla mèta, constatando che più di cento milioni di biciclette circolano nel mondo; bisogna, invece, pensare che altre centinaia di milioni di abitanti della Terra non saranno mai ciclisti e saranno sempre condannati a camminare a piedi o a servirsi di altri mezzi di locomozione, fino a quando non si sarà trovato il veicolo per tutti e per tutte le strade.

Incoraggiare gli inventori.

Il complicato problema non è di facile soluzione; nondimeno, vie per andare verso nuove mète non mancano. Bisogna interessare gli studiosi, incoraggiare e spronare tutte le iniziative, bandire concorsi a premio, raccogliere tutte le idee, anche quelle che a prima vista sembrano strampalate, e insistere presso la massa degli inventori, degli artigiani e degli appassionati di fisica e di meccanica, per stimolare la genialità e l'inventiva di tutti coloro che possono avere un'idea in materia.

Molti sono convinti che qualche cosa bisogna fare. C'è chi pensa a motorizzare la bicicletta, chi si prova a congegnarla in diversi modi, chi continua a studiare i cambi di velocità, chi crede nel maggior rendimento delle leve in confronto del movimento circolare dei pedali. Nessun inventore è riuscito, fin qui, a farsi prendere sul serio (questa è la sorte di tutti gli inventori) anche per una certa talquale resistenza dei costruttori; ma non per questo si può affermare che non è possibile trovare un veicolo più rispondente dell'attuale bicicletta alle necessità di tutti.

Comunque, il problema esiste e bisognerà affrontarlo. Non c'è nessuno nel vasto e, purtroppo, oscuro mondo degli inventori italiani che abbia il coraggio di cominciare? L'impresa è ardua, ma il merito sarà maggiore per chi riuscirà ad ottenere qualche risultato pratico.

Un nuovo moltiplicatore.

È stato sperimentato a Venezia un nuovo moltiplicatore di velocità, ideato e costruito da un meccanico veneziano, certo Francesco Ciampi, capo macchinista della Compagnia delle Acque. L'apparecchio si applica al mozzo della ruota motrice e presenta le seguenti caratteristiche: maggiore fatica nello sforzo iniziale, ma grande vantaggio nella continuità dello sforzo, una volta giunti alla velocità che si vuole ottenere.

Esperimenti lusinghieri hanno dimostrato che un uomo sulla cinquantina, ufficialmente controllato, ha percorso un tratto di due chilometri (dal piazzale Roma ai piloni di Marghera) alla media rilevantissima di 45 chilometri orari.

Il "divoratore della salita".

Ecco un esempio di sforzo abbinato (gambe e braccia) per la marcia in bicicletta. L'ideatore di questo nuovo dispositivo è un appassionato della meccanica ed un esperto, essendo capotecnico del Genio Militare. Ha battezzato il suo apparecchio col nome, forse alquanto iperbolico, di «divoratore della salita», per indicare che esso consente di ottenere un rendimento maggiore sulle strade montane.

C'è un'idea: quella di rendere motrice anche la ruota anteriore mediante una ruota libera ed una catena collegata ad un manubrio sussidiario, posto pochi centimetri al di sotto di quello fisso e a sua volta con esso collegato. Nello sforzo in salita le mani appoggiano sulle manopole del manubrio sussidiario e tirano, automaticamente, in senso opposto alla spinta delle gambe, facendo avanzare così anche la ruota anteriore.

Gli esperimenti hanno dato risultati sorprendenti, tanto che lo stesso Console Militare della C.T.I. Pietro Natali

IL «DIVORATORE DELLA SALITA».

Carroli ha creduto doveroso segnalarci la geniale applicazione. Si calcola che la resistenza della salita possa diminuire di almeno il trenta per cento. *Guido Giardini*

COMUNICAZIONI

Rilascio di biglietti diretti per le linee del Kossovano.

Le nostre ferrovie esercitano la linea Priluzie (in collegamento con la rete ferroviaria serba) - Kossovo - Grlica (in collegamento con la rete ferroviaria bulgara), nonché i tratti interni Kossovo-Pristina e Kossovo-Pec, appartenenti in passato, la prima e i secondi, all'ex-Iugoslavia ed ora all'Albania. È in progetto l'apertura di comunicazioni dirette sull'itinerario Lapovo-Kraljevo-Obic (Serbia)-Priluzic-Kossovo-Grlica (Albania)-Kakanik-Skopie (Bulgaria). Sono stati presi pure accordi per il rilascio di biglietti diretti e la registrazione diretta del bagaglio fra le principali località delle suddette ferrovie albanesi e le località viciniori della Serbia e della Bulgaria.

Viaggi a riduzione in caso di licenza degli equipaggi delle navi mercantili italiane.

La riduzione del 70%, già prevista per i viaggi di licenza dei marittimi italiani imbarcati su navi mercantili da traffico, sarà d'ora innanzi concessa anche in favore dei marittimi imbarcati sulle navi nazionali dislocate nei mari del Nord-Europa al servizio del Ministero dell'Economia del Reich, per i viaggi di licenza dal Brennero alle località di residenza e viceversa. Il marittimo dovrà essere munito dal comando di bordo di una dichiarazione attestante il motivo del viaggio. Per l'identificazione personale occorrerà presentare o il libretto di navigazione, o la carta di identità, o un documento equipollente.

Aumenti dei prezzi di trasporto.

Sulle ferrovie croate, greche e romene sono stati aumentati i prezzi dei biglietti ferroviari: di conseguenza, vengono aumentate anche le quote riflettenti i percorsi di dette ferrovie compresi nei biglietti ferroviari diretti da e per l'Italia.

FRA I LIBRI

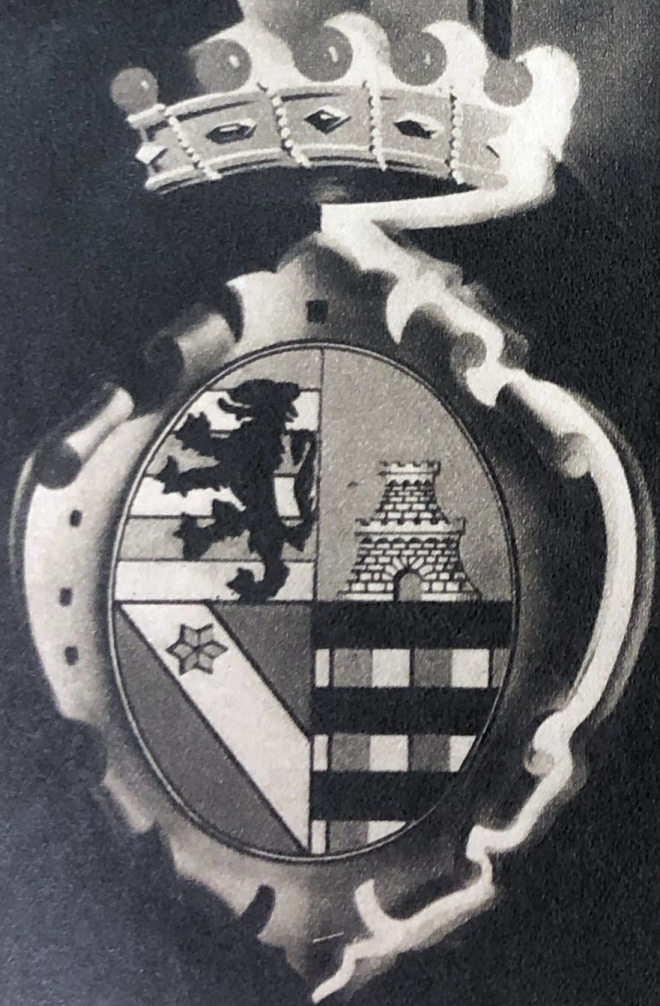
ATTI DEL MUSEO CIVICO DI STORIA NATURALE DI TRIESTE – GIUSEPPE MULLER – *Cinque nuovi silfidi cavernicoli del Carso adriatico e delle Alpi Giulie*. Pag. 10. Casa Editrice Idea, Udine.

Memorie dell'Istituto Italiano di Idrobiologia dott. Marco De Marchi. Vol. I: *Atti del Convegno di Idrobiologia e Limnologia*. Redatti dal prof. Edgardo Baldi. Pag. 343, con illustraz. e tav. f. t. Ed. Hoepli, Milano 1942-XX. L. 150.

REALE SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA – IL SAHARA ITALIANO – Parte I: *Fezzan e Oasi di Gat*: ROBERTO CORTI – *Flora e vegetazione del Fezzan e della regione di Gat*. Pag. 505, con tav. f. t. Tip. Ed. Ricci, Firenze 1942-XXI. L. 75.

GIORGIO RIGOTTI – *L'architettura del mobile*. Pag. 220, con 350 illustraz. Ed. U. Hoepli, Milano 1942-XX. L. 90.

PIETRO PORCINAI – *Giardino e paesaggio*. Estratto dagli « Atti della Reale Accademia dei Georgofili ». Pag. 20, con tav. f. t. Tip. Ricci, Firenze 1942-XX.

« *Armata del Po* » 6ª *Armata*. – Compilazione del Maggiore Arrigo Pozzi, a cura della Sezione Propaganda d'Armata. Ed. F. Duval, Milano 1942-XX. L. 40.

olivetti studio 42
BARD AOSTA
la macchina per la vostra corrispondenza personale

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO LXIX - NUMERO 1 GENNAIO 1943 - XXI E. F.

PROBLEMI DELLA GUERRA

LA POSIZIONE MEDITERRANEA DELL'ITALIA

Sarebbe certo interessante, ma non è intrinseco all'argomento, esaminare come da gran tempo si affermassero nel Mediterraneo quegli interessi italiani di varia natura che rappresentano uno degli elementi essenziali della nostra vita nazionale. Dagli eventi storici si deve trarre, infatti, un insegnamento fondamentale: quello della ineluttabilità, che nulla può deviare, perché legata a quell'elemento eterno della storia umana che è il fattore geografico. Sono scomparse altre forze che operarono formidabilmente in quel mare, come la Persia antica e taluni fattori del mondo medioevale crociato, che erano il risultato di un occasionale insediamento di genti lontane; o motivi storici transeunti, se anche non effimeri. Mentre la presenza di interessi italiani dura ininterrotta da quando una sola e prevalente civiltà è apparsa nel nostro piccolo grande mare. L'Italia ci appare ad ogni svolta della storia mediterranea. Ora sono le flotte siciliote che intervengono in Anatolia verso la fine della guerra persiana; ora sono i *mercatores* italiani che dispongono del più importante emporio commerciale, quello dell'isola di Delo; ora sono le forze italiane che operano in seno alla flaccida compagine di Bisanzio con le Repubbliche marinare e gli Stati sardi e napoletani. Infine, anche negli anni che sembrano oscurissimi, quando alle profetiche speranze degli uomini maggiori del nostro Risorgimento, da Balbo a Mazzini, erano subentrati gli effetti profondamente scoraggianti del Congresso di Berlino, il nostro Paese, col primato della marina mercantile di tradizione genovese e siciliana, che rese proverbiale in tutto il Levante, come simbolo di modernità e di rapidità, la *Rubattino*, o con quello di schietta eredità veneziana di Trieste, italiana anche quando batteva bandiera austriaca, serbò ininterrotta nel Mediterraneo la prevalente influenza italiana.

È facile asserire che questa presenza, la quale ha tenuto tante volte il primato, debba durare quanto le sponde stesse del Mediterraneo, ineluttabilmente, come una forza cosmica, al di fuori della volontà umana. In questa forza si configurano gli interessi italiani mediterranei, i quali sono: politici (in senso territoriale, marittimo e giurisdizionale), economici (industriali, commerciali, marinari ed aeronautici) ed infine civili. Interessi che da oltre 250 anni sono legati ad una questione mediterranea che la storia d'Europa conosce e che oggi, nel gigantesco conflitto coinvolgente Stati e Nazioni di tutti i continenti, ritorna ad essere l'epicentro politico, militare, strategico della lotta, destinata a decidere per secoli il destino di popoli e di continenti.

Varrà, quindi, la pena di conoscere questa questione mediterranea – specialmente oggi che è giunta alla sua fase risolutiva – nelle sue origini, nei suoi sviluppi, nella sua importanza, anche perché (gli Italiani non lo dimentichino mai) in essa s'inserisce la storia passata del popolo italiano e soprattutto da essa trarrà alimento la sua storia futura, che è la storia di un'isola sorgente dal mare, il quale non costituisce per essa, come ha detto il Duce, una via né una scorciatoia, ma le ragioni e le possibilità stesse della sua vita.

Si può dire che il problema del Mediterraneo è sorto il giorno in cui l'ammiraglio Rooke, in nome della Gran Bretagna, occupò con un colpo di mano lo scoglio di Gibilterra, porta occidentale del mare interno. Era il 4 agosto 1704. Quel giorno segnò l'inizio di una nuova epoca per il nostro mare, che era stato per tanti secoli il centro della storia del mondo, in quanto essa aveva trovato il suo perno in questo mare, che un tempo fu tutto di Roma. Prima di allora non era esistito, né si poteva parlare di Mediterraneo. Era semplicemente un mare interno, passato, nel corso del tempo, sotto il dominio della civiltà marinara di Creta, spintasi fino alle coste dell'Egeo e dell'Egitto; poi dei Fenici, che giunsero sino in Francia, in Spagna e a Tunisi e fondarono sulle coste nord-africane Cartagine, da cui dominarono la Sicilia, la Sardegna e la Corsica; infine dei Greci, che penetrarono con la forza nell'Egeo e nel Mar Nero, finché il Mediterraneo meridionale e orientale raggiunse la sua maggiore estensione con Alessandro Magno, che conquistò l'Egitto, debellò la fenicia Tiro e sottomise la Mesopotamia. Ma solo i Romani fecero di tutto il Mediterraneo una unità, e la nostra Penisola ne divenne il centro coordinatore fra le due parti occidentale e orientale.

La caduta dell'Impero Romano d'Occidente, ad opera dei barbari, vide gli Arabi stanziarsi lungo le coste orientali e poi raggiungere la Spagna. Il Mediterraneo divenne allora non più motivo di unità fra Oriente e Occidente, ma il grande solco di separazione fra il mondo cristiano e quello islamico, fra l'Europa e l'Asia. Tale arresto della sua importanza si accentuò con la scoperta dell'America, che distrasse il commercio verso le più ampie vie dell'Oceano, di cui per primi Spagna e Portogallo e successivamente l'Olanda furono i dominatori. Ultima giunse l'Inghilterra, che al principio del secolo XVIII iniziò la sua opera di espansione nel Mediterraneo, per fare di esso quello che ne avevano fatto i Fenici, i Greci e i Romani. Battuti i suoi rivali – Spagna e Francia –, l'Inghilterra, durante la guerra di successione spagnuola, riuscì ad occupare – come abbiamo detto – lo scoglio di Gibilterra, difeso da una modesta guarnigione spagnola. L'atto, violento e brutale, come lo definì Gobden, mentre permise all'Inghilterra di mantenere disunite le flotte nemiche stazionanti nell'Atlantico e nel Mediterraneo, diede inizio a quella politica sistematica di accaparramento, nel Mediterraneo, di una serie di punti di appoggio necessari alle navi britanniche in rotta dalla Madrepatria verso i lontani Paesi delle Indie. Fu, in altre parole, la realizzazione concreta delle aspirazioni mediterranee, di cui l'Inghilterra aveva già dato segni manifesti dalla seconda metà del XVI secolo in poi, e cioè al tempo della grande Elisabetta, sotto il cui regno si erano venute delineando le tendenze dell'Inghilterra moderna, industriale, commerciale, navale e coloniale.

L'occupazione di Gibilterra, catenaccio di garanzia contro eventuali attacchi da parte di una flotta mediterranea al transito inglese lungo la rotta Londra-Capo di Buona Speranza-Indie, fu integrata, subito dopo, con quella di Minorca, che il Trattato di Utrecht (1713) sanzionò a favore dell'Inghilterra. Fatto così il suo ingresso nel Mediterraneo, essa intuì la necessità e l'importanza di rendere la sua posizione in questo mare più forte e più sicura, anche perché tale la esigeva la raggiunta espansione britannica in Oriente, dall'Oceano Indiano al Golfo del Bengala e al Mar Giallo. Tappe successive furono l'occupazione di Malta e delle Isole Jonie (1815) – la cui importanza apparve ancor più manifesta dopo l'apertura del canale di Suez (1869) – di Cipro

(1878), il cui valore strategico fu messo in rilievo dalla guerra mondiale, che ne fece il punto di partenza dell'impresa contro Salonicco, da cui derivò, in definitiva, lo smembramento del fronte balcanico; infine dell'Egitto (1882), il quale, in seguito all'apertura del Canale di Suez, che fece nuovamente del Mediterraneo una delle grandi vie di comunicazione e del commercio mondiale, divenne la pietra angolare dell'Impero britannico, punto d'incontro e di separazione delle due grandi vie imperiali Capo-Cairo e Porto Said-Indie-Shonan ko (Singapore).

Da questo momento l'Inghilterra pensa che il Mediterraneo, e soprattutto il suo *dominio*, è per essa e per l'Impero una suprema necessità. A questa verità esclusivamente britannica, e a questa idea-forza essa subordina la sua politica futura nel Mediterraneo e l'affida ad una flotta che in esso staziona in permanenza e che è superiore a qualsiasi flotta di ogni singolo Stato mediterraneo non solo, ma anche alle flotte riunite di tutti gli altri Stati rivieraschi. Il compito ad essa demandato è quello della sicurezza della via imperiale, ma anche del mantenimento di quella normalità mediterranea tipo inglese, per cui l'Inghilterra, ispirata nella sua politica più dall'istinto che dal ragionamento, combatterà contro ogni popolo che ne turbi la tranquillità.

L'antagonismo mediterraneo anglo-francese, composto soltanto dopo due secoli dall'accordo dell'8 aprile 1904, è una prova dell'accanimento col quale l'Inghilterra ha continuato a tenere e a sviluppare il virtuale predominio in quel mare, contro ogni forza da cui la sicurezza e la possibilità di azione britannica potessero venire paralizzate o minacciate. In tal modo, dopo più di due secoli, attraverso mutevoli eventi, spostamenti di sistemi e di alleanze, accordi, contrasti e cambiamenti di umore ad ogni variar di situazioni, dopo abili ritorni, improvvisi e spregiudicati voltafaccia, l'Inghilterra è riuscita a mantenere un ordine mediterraneo a suo vantaggio, garantito dalla presenza di una flotta formidabile e temuta.

Senonché, tutto ciò era bastato fino a ieri; sarebbe bastato anche per il futuro? La posizione predominante che l'Inghilterra manteneva nel Mediterraneo si può dire non sia mai stata turbata, e tanto meno l'Inghilterra credette di considerarla tale fino all'autunno dell'anno 1935. L'Italia, raggiunta la sua unità, aveva rivolto il suo sguardo al Mediterraneo, verso il quale la portavano naturalmente la sua posizione geografica e la tradizione storica di Roma e delle Repubbliche marinare. Nel 1884-85 si stanziava in Eritrea e nel Mar Rosso, prendendo posto fra le Potenze coloniali, e nel 1911-12, con la guerra vittoriosa di Libia e l'occupazione del Dodecaneso, riaffermava la sua volontà di avere il suo posto sulla sponda meridionale. In questa circostanza l'Inghilterra si limitò a creare difficoltà, sostenendo le pretese della Grecia, e ad affermare, per bocca del suo Ministro degli Esteri Grey, che la situazione del Mediterraneo era divenuta anormale. Non per questo l'Italia si astenne dall'iniziare l'esercizio di linee transmediterranee fra la Sicilia, Tripoli, il Dodecaneso e Tobruk. L'avvento del Fascismo fece chiaramente comprendere che per l'Italia il problema del Mediterraneo non era risolto con la conquista della Libia e l'occupazione del Dodecaneso. Infatti, le prime attenzioni furono rivolte all'Adriatico: venne occupato l'isolotto di Saseno, fortificata strategicamente Valona e, dopo molte difficoltà, realizzata una salda amicizia (che più tardi doveva essere tradita) con Ahmed Zogu, il quale nel 1927 concluse un trattato di alleanza fra l'Italia e l'Albania, rinnovato nel 1936. Con tale accordo l'Albania si legò economicamente, politicamente, culturalmente e militarmente all'Italia. L'importanza strategica di questa amicizia era evidente, se si pensa che essa permetteva all'Italia non solo di ridurre, in caso di conflitto mediterraneo, la lunghezza delle coste da difendere, ma soprattutto di chiudere l'ingresso nell'Adriatico con una linea che da Otranto raggiunge a Saseno la sponda orientale. Gli avvenimenti che hanno portato all'unione dell'Albania all'Italia, secondo la decisione dell'Assemblea Costi-

tuente albanese riunitasi a Tirana il 12 aprile 1939, hanno, per questo aspetto, definita la posizione dell'Italia sulla sponda orientale dell'Adriatico e tolte per sempre di mezzo le equivoche possibilità di un sovrano e della sua politica maldestra e pericolosa.

Ricorderemo, infine, un altro aspetto della nostra politica mediterranea, rappresentato dall'accordo del 1926 con la Spagna, per il quale l'Italia ottenne il suo posto nel regolamento dello statuto di Tangeri.

Tutta questa complessa attività mediterranea dell'Italia non aveva turbato la tranquilla sicurezza inglese, la quale non sentì per nulla minacciata la sua via imperiale Gibilterra-Porto Said. Ma le cose mutarono, non senza una improvvisa sorpresa, il giorno in cui l'Italia partì alla conquista del suo Impero e fece tranquillamente navigare le sue navi per le acque del Mediterraneo e lungo il canale di Suez, sotto gli occhi meravigliati della flotta inglese, per la prima volta incapace di arrestare, con la formidabile presenza delle sue «dreadnoughts», un'attività mediterranea che si compiva senza il suo preventivo benevolo consenso. Fu per l'Inghilterra la percezione di una sopraggiunta debolezza, alla quale, fino allora, non aveva mai osato pensare. Essa intuì, cioè, più con la forza atavica dell'istinto che con quella del ragionamento, che la sua politica nel Mediterraneo, volta fino allora a consolidare e rafforzare le varie basi navali, avesse oramai perduta parte della sua efficacia. Liquidata la questione etiopica e creato l'Impero italiano, non restava all'Inghilterra che accettare il fatto compiuto e soprattutto la nuova realtà. Gli accordi del 2 gennaio 1937 e del 16 aprile 1938 completarono e perfezionarono le relazioni fra le due Potenze, regolarono gli interessi imperiali dei due Paesi nel Mediterraneo, nel Mar Rosso, in Africa e nel Medio Oriente. Si disse e si scrisse, dopo la conclusione di questo accordo, che in tal modo la pace nel nostro mare era stata assicurata e che un perfetto equilibrio era stato raggiunto. In realtà, però, non si trattava che di un aspetto della pace e dell'equilibrio mediterraneo. E ciò per due ragioni, chiare oramai alla coscienza politica del popolo italiano, anche se non a quella della Francia e dell'Inghilterra: in primo luogo, perché la soluzione del problema relativo al futuro equilibrio del Mediterraneo non poteva essere disgiunta da quella del futuro equilibrio africano, entrambi essendo in funzione di una realtà acquisita oramai di fatto e di diritto, e cioè l'Impero italiano d'Etiopia, che condizionava la ripresa economica del Mediterraneo, dopo averne impostata e determinata quella politica; in secondo luogo, perché il dramma spagnolo, superato con la vittoria di Franco, sospingeva la Spagna a riprendere nella storia dei popoli il suo posto e la sua influenza sul piano degli interessi mediterranei. Non si era, cioè, sufficentemente capito che da quando l'Italia aveva ricuperato la sua unità, essa era ritornata, per istinto e predestinazione, ad una politica mediterranea.

Contro questa politica l'Inghilterra esercita da tre secoli la sua influenza intimidatrice e suscitatrice di dissensi. Di fronte a questa realtà – tragica realtà per un popolo di 46 milioni di anime, pigiato su una penisola lunga e montuosa, illuminata da tutti gli splendori del cielo, ma scarsa di ricchezze naturali – non c'era possibilità di scelta. Perciò la nostra lotta è quella del diritto contro l'abuso; è quella di un popolo mediterraneo, il più grande che la storia ricordi, contro un popolo atlantico, che ha voluto imporre al mondo la sua forza di giovanissimo pirata. Perciò il Mediterraneo – questo piccolo mare saturo di storia e di civiltà millenaria, dove si affacciano i popoli di tre continenti e sulle cui coste orientali hanno avuto origine le religioni cristiana e mussulmana praticate dai tre quinti dell'umanità, sorgenti di luce spirituale per centinaia di milioni di uomini – il Mediterraneo, da cui Roma ha diffuso a tutto il mondo antico la meravigliosa civiltà latina, era fatale che diventasse il campo della battaglia decisiva e della decisiva vittoria dei protagonisti e campioni di una nuova civiltà.

MARCO MAFFEI

I NOSTRI SOLDATI IN RUSSIA

II° - LE OPERAZIONI DELL' A. R. M. I. R.

La costituzione e l'approntamento dell'8ª Armata.

Per concorrere efficacemente alla conquista delle nuove importantissime mète, in zone sempre più lontane dalla Patria e che già si addentravano ormai nel cuore stesso della Russia, il nostro Duce volle che altre considerevoli forze venissero inviate alla fronte orientale, e venne, quindi, costituita l'8ª Armata.

Anche questa volta le nostre Divisioni (il loro approntamento era stato diretto e controllato dal Duce) vennero passate in rivista dalla Maestà del Re Imperatore, accompagnato dal Principe di Piemonte, in giornate indimenticabili, nelle quali il nostro amato Sovrano, sempre lieto di trovarsi fra i suoi soldati ed instancabile nel portare ai nostri combattenti il saluto e l'augurio della Patria, volle fregiare personalmente le bandiere di alcuni reggimenti con le medaglie al valore meritate nella guerra attuale.

Salutate, nel lasciare la Patria, dai fervidi auguri di tutti gli Italiani, le unità dell'8ª Armata furono accolte dovunque con fraterno cameratismo durante il lungo trasporto in ferrovia, ed arrivate nella zona di radunata, esse non tardarono a raggiungere quelle del C.S.I.R. (1), che ora costituiscono uno dei Corpi d'Armata dell'ARMIR (Armata Italiana in Russia).

Contemporaneamente venivano inviati alla fronte orientale, superando non lievi difficoltà di trasporto, i Mas della nostra Marina, destinati ad operare nel Mar Nero e successivamente anche nel Lago Ladoga, per essere di efficacissimo aiuto alle forze tedesche, le quali, dopo aver tolto ai Russi i porti di Odessa e di Nicolaiev, erano duramente impegnate nella conquista di Sebastopoli.

Così, nella loro nuova formidabile forza, le nostre unità del cielo, del mare e della terra erano pronte a dimostrare anch'esse le mirabili virtù dei loro uomini, educati al culto di ogni patriottico ideale, consapevoli della causa per cui l'Italia è impegnata nell'asperrima lotta contro l'ingiustizia e la prepotenza nemiche, e pronti, nella devota fedeltà alle medesime tradizioni, a dimostrarsi capaci di duramente combattere per l'esistenza, il progresso, l'avvenire della Patria.

Il bollettino straordinario del Comando Supremo tedesco, che il 17 luglio annunziava la

IL TEATRO DELLE OPERAZIONI DELL'A.R.M.I.R.

(1) Ved. nel fascicolo di Dicembre 1942-XXI la prima parte di questa rassegna: *Le operazioni del C.S.I.R.*

IL GENERALE ITALO GARIBOLDI, COMANDANTE DELL'«ARMIR».

conquista di Voroscilovgrad, diceva: «Dai primi giorni di luglio combatte contro le armate di Timoscenko anche un'armata italiana» ed, infatti, anche la nostra 8ª Armata partecipava con molto onore alla grande offensiva, destinata a portare la lotta dal bacino del Donez a quello del Don. I nostri soldati avanzavano su tre colonne, espugnando successivamente le linee ed i capisaldi nemici, in numerosi combattimenti sostenuti con indomito valore e tutti favorevoli alle nostre armi.

La conquista di Krasnii Luch.

Per l'inclemenza della stagione e per le piogge frequenti, l'avanzata delle nostre colonne riusciva particolarmente faticosa lungo le piste ormai impraticabili. Soltanto l'allenamento, la volontà ed il saggio impiego della Fanteria e della Cavalleria, dove non potevano procedere i reparti motorizzati, consentivano di avanzare malgrado ogni difficoltà, in modo da cooperare efficacemente con le truppe dei settori vicini, come gli stessi Comandi alleati riconobbero, segnalando il valido contributo offerto dalle nostre truppe al movimento in avanti di tutta la fronte.

Nella prima giornata operativa le nostre unità avevano già percorso oltre 50 Km., occupando 7 centri abitati, impadronendosi di tre stazioni ferroviarie molto importanti e costringendo il nemico a ritirarsi; ma anche nei giorni successivi ai nostri soldati venne chiesto un grande sforzo per combattere ed avanzare il più rapidamente possibile sulle piste coperte di fango, che non meritavano certo il nome di strade, ma che conducevano, ad ogni modo, verso il nemico e verso la vittoria.

Impegnatasi a fianco delle forze tedesche ed alleate nella grandiosa offensiva tra il Donez e il Don, la nostra 8ª Armata, rinnovando le gesta dei combattenti italiani della 2ª Armata napoleonica e di quelli piemontesi in Crimea, doveva dimostrare lo stesso eroismo, la stessa decisione, la medesima volontà di vittoria già dimostrati dalle Divisioni del C.S.I.R.

Sin dalle sue prime operazioni, la nostra Armata si era, infatti, distinta per la capacità dei comandanti e l'impetuoso slancio delle truppe, così da poter chiudere il bilancio della prima fase operativa con centinaia di chilometri di marcia, con 10 giorni di combattimenti continui e con la conquista di una delle più ricche regioni carbonifere del bacino del Donez. Infatti, malgrado i vasti campi minati e l'accanita resistenza opposta dal nemico, questo era stato ovunque respinto e sbaragliato, e le truppe italiane erano riuscite, il 19 luglio, ad occupare la vasta zona mineraria di Krasnii Luch, con la quale i Sovietici perdevano anche le ultime miniere di carbone della regione del Donez.

IL COLONNELLO AMINTO CARETTO.

UN'AMPIA VEDUTA DEL CORSO INFERIORE DEL VOLGA, CHE LE TRUPPE GERMANICHE HANNO RAGGIUNTO. STALINGRADO È A CIRCA 25 KM. DI DISTANZA E LA SI PUÒ SCORGERE NELLA BRUMA DIETRO IL GOMITO DEL GRANDE FIUME.

Dopo l'importante conquista, la marcia venne ripresa e le truppe italiane progredirono rapidamente, per raggiungere anch'esse la regione, del Don, in un settore particolarmente delicato ed importante, dopo aspri combattimenti vinti alla baionetta e dopo la conquista di numerosi centri abitati.

Intanto, il 26 luglio l'accanita battaglia impegnata dagli alleati alla foce del Don era vinta dalle armate del Maresciallo von Bock, ed il fiume, largo oltre sette chilometri e disseminato di isole, che occorreva conquistare ad una ad una, fu oltrepassato a Sud e ad Est di Rostov. Inutili si dimostrarono le manovre di alleggerimento tentate dai Russi, e già si iniziava la fase più cruenta di tutta la guerra: quella destinata a completare la conquista dell'ansa del Don ed a preparare la grandiosa manovra che doveva portare contemporaneamente le non vane minacce dell'Asse sul Caucaso ed al Volga.

Mentre il 24 luglio veniva conquistata Rostov, la nostra Armata doveva raggiungere anch'essa il Don, e lo raggiunse infatti con qualche giorno di anticipo, superando difficoltà di ogni sorta, attraverso un terreno sconvolto dalla lotta e dalle distruzioni del nemico in fuga; così che il gruppo di armate del Maresciallo von Bock poteva iniziare la sua grandiosa manovra, sicuro di poter ormai disporre sul Don di una salda linea, non senza ragione affidata alle truppe italiane.

Ebbe allora inizio la fase nella quale, dopo interi mesi di accaniti combattimenti, le armate del Maresciallo von Bock conquistarono i più importanti obiettivi, lanciate come un immenso

LA CAVALLERIA ITALIANA NELLE STEPPE DEL DON.

COLONNA DI PRIGIONIERI RUSSI.

Molteplici furono le prove della granitica tempra dei combattenti italiani, innumerevoli gli episodi nei quali la loro tenacia venne sottoposta al più severo collaudo; continui i vani attacchi dei Russi, che impiegarono tutti i mezzi, usarono tutte le armi, si valsero di tutti gli stratagemmi, accanendosi specialmente contro lo schieramento delle truppe italiane, le quali, valorosamente guidate dai loro ufficiali, con furiosi combattimenti e contrattacchi all'arma bianca ributtarono sempre il nemico sulle sue posizioni di partenza.

Fin dai primi giorni di agosto tornava a distinguersi la 3ª Divisione « Celere », che, dopo avere inflitto ai Sovietici, il 30 ed il 31 luglio, perdite notevoli ed aver loro catturato parecchie centinaia di prigionieri, dovette respingere i nuovi, sanguinosi attacchi russi.

In corrispondenza di un tratto del nostro settore, particolarmente delicato per la sua posizione avanzata, i bersaglieri, sottoposti agli attacchi nemici provenienti da tre diverse direzioni, dopo avere subito i tiri di preparazione dell'artiglieria nemica, non appena le fanterie sovietiche si lanciarono all'attacco le contrattaccarono

rullo compressore nel grandioso attacco frontale, che, muovendo dalla fronte Kursk-Kharkov, dopo avere avanzato irresistibilmente prima ad Oriente, per poi convergere improvvisamente a Sud, si divise in due direzioni: una massa continuò la marcia vittoriosa a Sud, verso il Kuban e il Caucaso, e l'altra puntò alla conquista dell'importantissima linea del Volga, verso Stalingrado.

Sul Don, durante la battaglia di Stalingrado.

Appunto durante questa gigantesca manovra la nostra 8ª Armata offrì alla vittoria comune un contributo non soltanto prezioso e indispensabile, ma veramente decisivo, assicurando ai nostri alleati l'intangibilità della linea del Don nel tratto più importante e delicato e rendendo vani tutti gli sforzi compiuti dai Russi per rompere la nostra linea, minacciare il fianco ed il tergo delle truppe germaniche ed alleggerire la pressione di esse contro la capitale del Volga.

I TEDESCHI AVANZANO NEI QUARTIERI DISTRUTTI DI STALINGRADO.

I NOSTRI BERSAGLIERI IN AZIONE.

immediatamente, levando altissimo il nostro grido di guerra « Savoia » e costringendo il nemico a ripiegare.

Mentre il glorioso 3º Reggimento Bersaglieri, che già col C.S.I.R. aveva partecipato vittoriosamente a dieci battaglie, riusciva ancora una volta a strappare al nemico la vittoria, il suo comandante, colonnello Aminto Caretto, concludeva la sua eroica vita in un ospedale da campo, dove era stato ricoverato per le ferite riportate nei giorni precedenti nella zona di Bascowscoi.

L'ultima sua grande gioia, veramente degna di un soldato come lui, gli era stata concessa cinque settimane prima, in occasione della solenne consegna della medaglia d'oro conferita al suo Reggimento, a premiare l'eroismo dei suoi Bersaglieri, i quali, anche dopo la sua morte, guidati dal suo esempio, dovevano continuare la loro marcia verso le nuove mète e le nuove vittorie.

UN PARCO DI AUTOCARRI BOLSCEVICHI DISTRUTTI.

In tutti i combattimenti sostenuti, l'impeto, l'audacia e la grande abilità manovriera delle nostre truppe fecero sempre fallire i tentativi nemici e le ultime speranze del maresciallo Timoscenko, il quale, accanendosi contro il nostro schieramento, aveva contato di alleggerire notevolmente la pressione tedesca verso il Caucaso e di migliorare le sorti di Stalingrado.

Alla strenua resistenza dell'Armata italiana contribuirono efficacemente i nostri « Macchi » del glorioso 21º Gruppo da cac-

FANTI ITALIANI ALL'ASSALTO DI UNA POSIZIONE FORTIFICATA SOVIETICA SUL DONEZ.

cia, con azioni di mitragliamento e con ripetuti attacchi contro le truppe russe, distruggendo automezzi, natanti e passerelle sul Don; nonché depositi e concentramenti di mezzi bellici nelle immediate retrovie della fronte sovietica.

Il compito della nostra Armata aveva un'importanza veramente essenziale, poiché essa, schierata lungo il Don, non soltanto rendeva sicuro il fianco delle armate tedesche che avanzavano minacciosamente verso il Volga; ma proteggeva anche tutta l'altra grande massa di attacco, che continuava intanto la sua inesorabile marcia verso i centri petroliferi del Caucaso.

IL TERRENO DELLA VITTORIOSA AVANZATA DEI TEDESCHI ALLA CONQUISTA DI KERCH.

Consapevoli di questo delicatissimo compito, anche i Fanti, gli Artiglieri, i Genieri delle Divisioni giunte da poco sulla fronte orientale, aiutati sempre fraternamente dalla nostra instancabile Aviazione, affermarono il loro valore, ricacciando le colonne bolsceviche fino al fiume e costringendole a ripiegare in gran fretta sulla sponda occidentale.

La rapida manovra della nostra Cavalleria, l'azione combinata e contemporanea dei rincalzi, la resistenza sul posto delle ali del nostro schieramento, che non cedettero un solo palmo di terreno, tolsero al nemico ogni speranza di passare il Don, dove i combattenti italiani avevano opposto un'inviolabile barriera contro i disperati tentativi nei quali le riserve nemiche si logoravano inutilmente, lasciando sul terreno innumerevoli morti, nelle acque del fiume le loro imbarcazioni vuote e sconquassate, nelle mani dei nostri bravi soldati migliaia e migliaia di prigionieri ed un considerevole bottino.

Non senza ragione, infatti, il prezioso contributo offerto alla vittoria comune dai nostri reparti aerei e terrestri, come dai velocissimi Mas della nostra Marina nel Mar Nero e nel lago Ladoga, veniva, anche in quei giorni, riconosciuto, con cameratesco compiacimento, nell'alleata Germania, dove il corrispondente di guerra del « Volkischer Beobachter », concludendo un suo articolo sulla fratellanza delle armi italiane e tedesche sul fronte del Don, scriveva testualmente, a proposito delle truppe della nostra 8ª Armata: « *Con alleati come questi, la vittoria sul comune nemico e per i comuni ideali è già un fatto matematicamente sicuro* ».

Man mano che la pressione contro Stalingrado aumentava, il Comando sovietico, durante i mesi di settembre e ottobre, si accanì sempre più contro le nostre linee, cercando di ripassare il Don ad ogni costo; ma gli attacchi bol-

scevichi s'infransero sempre contro la nostra salda resistenza.

PROSEGUE L'AVANZATA.

Il 1° settembre una nostra Divisione venne attaccata da due Divisioni russe, appoggiate da numerose artiglierie leggere; i nostri bravi soldati contrattaccarono il nemico all'arma bianca, e la vittoria premiò ancora una volta l'impeto, l'audacia, la manovriera prontezza delle nostre truppe e l'ardimento della nostra Aviazione.

Lo stesso accanimento dei ripetuti attacchi russi dimostrava l'importanza del nostro settore e quella dei compiti affidati alla nostra 8ª Armata, la quale, mentre le Armate di Timoscenko perdevano ingenti forze intorno alla capitale del Volga, veniva fatta segno alle continue riprese offensive dei bolscevichi.

Questi attaccarono nuovamente l'11 e il 12 settembre, esercitando il loro sforzo più intenso alle due estremità dell'ansa di Werkh Mamon, con l'appoggio di numerosi carri armati, ma i violenti combattimenti che ne derivarono furono tutti vittoriosi per le nostre truppe, ed i reparti nemici, che erano riusciti ad attraversare il Don, furono costretti ad arrestarsi, prima di conseguire risultati apprezzabili.

Al contrattacco, subito organizzato e sviluppato per eliminare ogni penetrazione nemica, parteciparono con grande slancio reparti delle Divisioni « Ravenna » e « Cosseria », nonché del raggruppamento Camicie Nere « 23 Marzo », ed il breve saliente, che il nemico aveva potuto in un primo tempo creare nel nostro schieramento, fu reciso alla base. Le forze avversarie che vi si erano addentrate vennero distrutte o catturate.

Il saldo possesso della sponda destra del Don risultava così nuovamente assicurato alle nostre truppe, il cui alto spirito trovava conferma nei numerosi e ben riusciti colpi di mano, audacemente compiuti sull'opposta sponda del fiume.

Intanto, a dimostrare il nostro orgoglio per le loro gesta gloriose e l'affetto col quale l'Italia segue anche i suoi figli più lontani, la città di Milano, sempre fedele alle sue patriottiche tradizioni, con il valido aiuto di tutte le organizzazioni del Partito, preparava, per i nostri combattenti in Russia, 50.000 doni, che una missione di combattenti e di mutilati, presieduta dal Segretario del Partito, portò, con un treno speciale, in Russia, fino ai reparti dell'ARMIR.

La consegna dei pacchi assunse il significato di un rito. Le rappresentanze di tutti i reparti che costituiscono l'ARMIR, riunite sul terreno

ARTIGLIERIA ITALIANA VERSO LE NUOVE LINEE.

I NOSTRI ALPINI SULLE SPONDE DEL DON.

ARTIGLIERIA VERSO LA LINEA DI BATTAGLIA.

Infatti, i nostri combattenti sono ben sicuri di poter vincere ancora e sempre i bolscevichi e di saper dominare, come già nella guerra passata, i luoghi e le fortune col loro strenuo valore e con la loro impareggiabile tenacia. Non senza ragione i bollettini di guerra del Comando supremo tedesco hanno citato sempre più frequentemente, nei periodi delle più importanti operazioni, il valido contributo offerto alla vittoria dalle Forze armate italiane; dall'Aviazione, sempre presente in ogni battaglia della immensa fronte; dalla Marina, che ha partecipato anch'essa alle operazioni con audacissime gesta; dall' esercito nostro, che, con assoluta fedeltà ai più difficili doveri, con la sua incrollabile resistenza e col suo slancio impetuoso, ha offerto sul Bug, sul Dniepr, sul Donez e sul Don il suo sangue generoso per facilitare il successo alle colonne dei nostri alleati. Anche nell'accanita battaglia per la conquista della città sacra al feroce dittatore rosso, opponendosi ad ogni tentativo dei Russi, respingendone i ripetuti attacchi, contrattaccandoli con tenacia inesausta, le

stesso dove si vigila e si lotta, ricevettero il simbolico dono.

La prova di memore affetto e di ammirata fierezza offerta così dal Partito e dalla grande metropoli lombarda è stata, per i nostri combattenti, ambìto premio alle gesta compiute ed efficacissimo incitamento per quelle da compiere contro il nemico non ancora del tutto domato, contro lo spazio sempre più grande che li separa dalla Patria, contro i rigori del nuovo, lunghissimo inverno.

Prima del suo ritorno in Patria il Segretario del Partito e il Generale Gariboldi, comandante l'8ª Armata, inviarono al Duce il seguente telegramma: « *I soldati italiani combattenti sul Don elevano a Voi, Duce, vessillifero della lotta antibolscevica, il loro alalà e il grido di volontà, di fede, di certezza nella vittoria* ».

nostre belle Divisioni di Fanteria o celeri si sono impegnate a fondo, dando le prove più manifeste della loro efficenza bellica e del valore dei loro soldati.

Aviatori, marinai, artiglieri, genieri, cavalieri, fanti e legionari, bersaglieri e carristi, medici e commissari, tutti hanno dimostrato, anche sulle lontane sponde del Don, che il soldato italiano – educato a considerare come suo principale bene il bene supremo della Patria, fedele alle gloriose tradizioni del nostro esercito e del nostro volontarismo, pronto ad ogni prova e ad ogni rischio, con qualunque clima, su qualsiasi terreno e contro ogni nemico – può affrontare serenamente, nella pace come nella guerra, il confronto coi migliori combattenti del mondo.

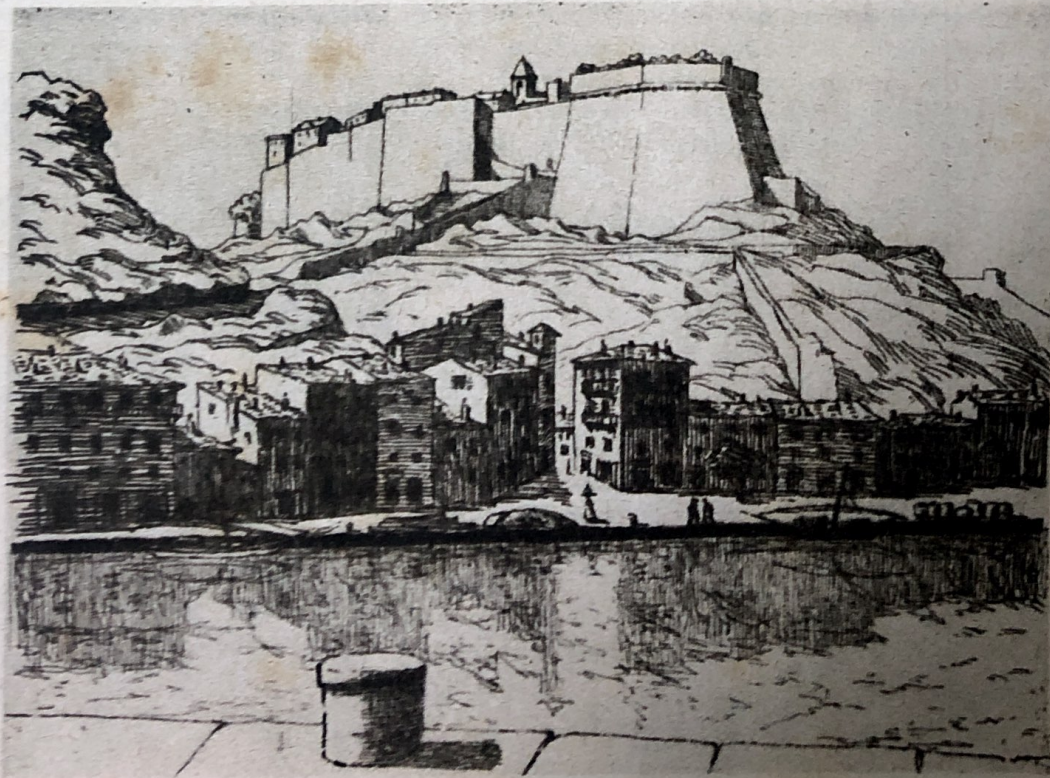
Generale EDOARDO SCALA

Come si parla in Corsica

L'isola bella e rude che, nelle ore di visibilità favorevole, si scorge a occhio nudo dalla costa ligure e toscana, quasi emergesse d'improvviso dalle onde, appartiene geograficamente ed etnicamente al gruppo delle nostre isole mediterranee.

Legata alla madrepatria da una storia millenaria, essa, attraverso le infinite modificazioni subite durante le sue travagliate vicende politiche e in conseguenza dei moderni progressi, ne conserva le impronte indelebili, che si rivelano nello spirito della razza, nella sopravvivenza di talune usanze e tradizioni, e, soprattutto, nelle parlate regionali, di stampo idiomatico nostrano. A parte il fatto che, accanto alla lingua ufficiale, la francese, è tuttora viva e largamente usata l'italiana, risulta manifesto a chi presti orecchio al linguaggio del popolo, che il dialetto còrso, affine a quello toscano, è da annoverarsi fra i dialetti italiani. Esso presenta, da un capo all'altro dell'isola, molta varietà di inflessioni, ma, nel suo complesso, appare dotato d'una organica, fondamentale uniformità di costrutti e di vocaboli. L'unità originaria dei popoli tirreni, accertata dalla scienza, si riflette nella loro unità linguistica, documentata dalle indagini glottologiche, le quali sono ora in grado di dimostrare che le ottocento carte dedicate ai dialetti della Corsica nell'*Atlas linguistique de la France*, redatto dal Gilliéron e dall'Edmont, sono ben lungi dal rispecchiare le vere condizioni delle parlate còrse, esaminate in base ad un questionario francese e a mezzo d'un esploratore non avvezzo a forme linguistiche còrse, che sono sostanzialmente italiane.

Per rettificare quest'erronea valutazione, nacque il proposito, concepito e ora felicemente attuato da un maestro di questi studî, Gino Bottiglioni, della R. Università di Bologna, di riprendere in esame il parlar còrso con un questionario italiano, intonato di volta in volta all'indole varia dei soggetti inquisiti. Si convenne

BONIFACIO.

(*Acquaforte di Guido Colucci*).

PINO, CON LA SUA TORRE GENOVESE. *(Acquaforte di Guido Colucci).*

cio a Sartene, a Portovecchio, a Bonifacio; infine, in Sardegna, da Sassari a Tempio Pausania; all'Elba, in Toscana, in Versilia; inerpicandosi sui monti brulli e scendendo nelle valli ubertose; sostando nelle città, nei villaggi, negli abituri; interrogando il cittadino e il rurale, l'uomo colto e l'uomo della strada, su concetti generali e particolari.

Per rammentare qualcuno degli argomenti trattati, citeremo: l'uomo, parti del corpo, sue funzioni; nascita, nozze, morte; nomi; fenomeni atmosferici; patria, paese, casa; il lavoro in campagna; fiori, erbe, frutti, animali; caccia, pesca; arti e mestieri; maestro, scuola; commerci, faccende domestiche; giuoco, sonno; malattie, rimedi; religione, ecc. Le frasi ottenute, mediante le stesse formule via via proposte nelle località visitate, furono, con le loro varietà e sfumature (vedere le carte qui allegate ad esempio) accettate, rispettando sempre, nei limiti del possibile, la « spontaneità della fonte », evitando con scrupolo ogni alterazione, e procedendo con rigor di metodo: costruendo, cioè, la raccolta con dati desunti dalla « parlata media » della regione.

Raccoglitore di nuovo genere, l'appassionato linguista potè così riempire il suo erbario d'una flora quant'altra mai fresca e multicolore: voci vernacole, frasi, proverbi vennero disponendosi sistematicamente in ben duemila carte, le quali, frutto prezioso d'una geniale fatica di molti

allora di stabilire una « rete di assaggi », ossia di zone particolarmente opportune per un'inchiesta di carattere linguistico, in modo che ne risultassero rappresentati tutti gli aspetti dialettali dell'isola; e si ritenne utile non trascurare, nel quadro di essi, i grandi centri, che, da Sud e da Nord-est, premono linguisticamente sull'isola e ne informano le parlate: la Sardegna settentrionale, l'Elba, la Toscana, la Versilia.

L'esplorazione venne assunta dallo stesso prof. Bottiglioni, il quale, avendo una preventiva conoscenza dei luoghi da sottoporre all'indagine, col sacco del turista in ispalla e con la cartella del glottologo, si diede a percorrere a tappe l'itinerario prefisso, spingendosi da Rogliano a Luri, a Nonza, a Bastia, a San Fiorenzo, all'Isola Rossa, a Calvi, ecc.; da Corte a Bastelica, da Ajac-

CORTE.

(Acquaforte di Guido Colucci).

MIOMO CON LA SUA TORRE GENOVESE.

(*Acquaforte di Guido Colucci*).

anni, costituiscono oggi i dieci magnifici volumi dell'*Atlante linguistico etnografico italiano della Corsica*. Promosso dalla R. Università di Cagliari ed edito in 500 esemplari numerati, a Pisa, da « L'Italia dialettale » (1932-X - 1942-XX), illustrato da dieci tavole fuori testo (delle quali ci è qui consentito riprodurre qualche saggio) raffiguranti soggetti di vita còrsa, ritratti dal valente pittore còrso Guido Colucci, questo Atlante, primo del genere pubblicato in Italia, è opera cospicua che risolve un'importante problema di etnografia nazionale, ed è rivendicazione irrefutabile dei valori linguistici ed etnici dell'isola, e documento schietto d'italianità. Ne è esplicita conferma la dedica con la quale, «nella luce della vittoria, che farà la Corsica redenta », l'autore lo offrì al Duce, che ne aveva approvata e promossa l'iniziativa e seguita l'attuazione.

Anche la mèsse folcloristica radunata dal Colucci e dal Giammari, specialisti di studi còrsi, è degna di considerazione: essa ci presenta allo sguardo, in suggestivi disegni colti dalla vita, il costume isolano, per molti rispetti simile al nostro, in ispecial modo a quello di una delle isole sorelle, la Sardegna. L'Atlante, inquadrando « le parlate còrse fra quelle toscane a Nord e sarde a Sud », dimostra che Toscana e Sardegna sono « i due poli tra i quali si muove tutta la formazione etnografico-linguistica dell'isola »; smentisce categoricamente il presunto « infranciosamento » dei dialetti locali, che, ove esiste, è patina superficiale, non penetrazione in profondità; attesta, per contro, che la parlata còrsa conserva pur sempre « tanta parte dell'armoniosa e purissima lingua dei dugentisti e trecentisti toscani ».

Questa conclusione – ora scientificamente acquisita sulle testimonianze inconfutabili dell'Atlante, che, nelle carte e nelle didascalie delle tavole, ribocca di termini vernacoli, sotto ai quali traspare la corrispondente forma nostrana – già scaturiva da tutti gli scritti, antichi e moderni, in cui si discute, senza preconcetti e senza secondi fini, dell'origine e delle caratteristiche del dialetto còrso, nonché del tenace rigoglio con cui, accanto ad esso, persiste a vivere, invano osteggiata dal Governo francese, la lingua italiana.

In realtà, il nostro idioma e la nostra cultura sempre furono e sono tuttora patrimonio comune degli isolani non indòtti, che custodiscono nell'animo il rispetto della tradizione ereditata dagli avi. Nel Seicento, per non risalire a tempi più lontani, l'Accademia dei Vagabondi, società

FORTE GENOVESE E MONTE D'ORO.
(*Acquaforte di Guido Colucci*).

BASTIA. S. GIOVANNI (DA CASA VIOLE).
(*Acquaforte di Guido Colucci*).

letteraria fondata nel 1650, li divulgò largamente. Nel secolo successivo, Pasquale Paoli, l'eroe nazionale (al quale l'Alfieri dedicò una tragedia, il *Timoleone*), assurto, per decreto di popolo, al potere, fondava scuole in tutta l'isola, e in Corte, la capitale, un'Università (1765), raccogliendovi, con totale esonero di tasse scolastiche, gli studenti che prima solevano trasferirsi a Roma, a Pisa, dove insegnavano anche maestri còrsi; infine, dall'esilio di Londra, nel suo testamento redatto in lingua italiana, istituiva lasciti a favore dell'istruzione nella sua terra natia. Purtroppo l'Ateneo da lui creato ebbe vita effimera. Scoppiata la guerra contro la Francia, gli studenti erano accorsi in massa ad arruolarsi; e, nell'infausta battaglia di Pontenovo sul Golo – in cui, tra fatti eroici degni d'epopea, la libertà isolana, sopraffatta da forze preponderanti, si spense (1769) e la Corsica fu francese – anche la giovane Università venne travolta. Durata un solo biennio, essa fu poi sempre vagheggiata dagli intelletti più illuminati, ed ancora ne reclamano il ripristino i «corsisti», rincorati, or non è molto, nelle pagine dell'*Archivio storico di Corsica*, dalla parola autorevole di Gioacchino Volpe.

Nel secolo decimonono, in pieno Risorgimento, nel fervore delle lotte politiche, molti emigrati trovarono sicuro asilo e cuori fraterni in Corsica: esuli insigni, il Mazzini nel 1831, il Tommaseo nel 1838-39, il Guerrazzi nel 1853-56, vi tennero desti i sensi patriottici, vi propagarono la cultura italica col prestigio del loro nome e con la forza feconda del pensiero espresso nelle loro opere. Posto piede nell'isola, in cui pullulavano le «vendite» carbonare, parve all'agitatore genovese di sentirsi «nuovamente (son sue parole) in terra italiana non solo per aere, natura e favella, ma per tendenze e spiriti generosi di patria; la Francia v'era accampata». Il Tommaseo, nella sua raccolta di *Canti popolari còrsi*, si compiacque di dar rilievo alle reminiscenze dantesche, petrarchesche, toscane e liguri, che vi rinvenne; udì con intimo compiacimento risonare sulle labbra dei pastori, fra le montagne del Niolo, i versi melodiosi del Tasso; e, dopo lungo studio e grande amore, fu in grado di affermare che, «se la lingua che in Corsica, nella gente che vuol parer da qualche cosa, è sudicia di francesismi accattati, nel popolo serba ancor dei modi schietti e potenti che rammentano la prosa di Dino e il verso di Dante». Sull'esempio del letterato dalmata, che nel romanzo autobiografico *Fede e Bellezza* aveva esaltato le virtù isolane e il pretto sentimento italiano dei Corsi, il livornese Guerrazzi dettò tre romanzi di soggetto e d'ambiente còrso: *Pasquale Paoli e la rotta di Pontenovo*, *La Torre di Nonza*, *La storia di un moscone*, e una *Vita di Sampiero d'Ornano*. Dal canto suo, uno scrittore piemontese, il Gioberti, nel *Primato*, esortava i Corsi a mantenersi «di animi, di desideri, e di speranze, italiani», esclamando: «Potrete voi, isolani d'Italia, esitare un istante quando vi sarà dato di eleggere fra Parigi e Roma?».

A questi e ad altri valorosi propagatori della cultura italiana fecero eco non pochi scrittori che, sulle orme dei loro predecessori isolani, – di Salvator Viale, denominato il «dittattore del Parnaso còrso», autore d'un poema eroicomico di gusto tassoniano, *La Dionomachia* (1832) e, fra l'altro, d'uno scritto sull'*Uso della lingua italiana*, proclamata «lingua patria dei Corsi»; e di Pietro Lucciana (1832-1909), poeta e commediografo dialettale, popolarmente noto sotto il nome di Vattelapesca – contribuirono a mantener viva una corrente letteraria, in lingua e in vernacolo, che risale a tempi molto lontani. Non è a tacersi, altresì, che la caduta dell'indipendenza e gli sforzi fatti dalla Francia per diffondere in Corsica la propria lingua nazionale provocarono un vivace moto spirituale di rivolta, che venne concretandosi in un marcato regionalismo letterario e politico.

Il Lucciana fondò un'associazione linguistica, tendente a conservare il dialetto immune da contaminazioni forestiere. In anni a noi più prossimi, Domenico Carlotti, divulgatore in prosa di racconti e fole dell'«Isola Persa», chiamò a raduno, come usano i felibri nella patria del Mistral, gli «anfarti», i poeti dialettali còrsi,

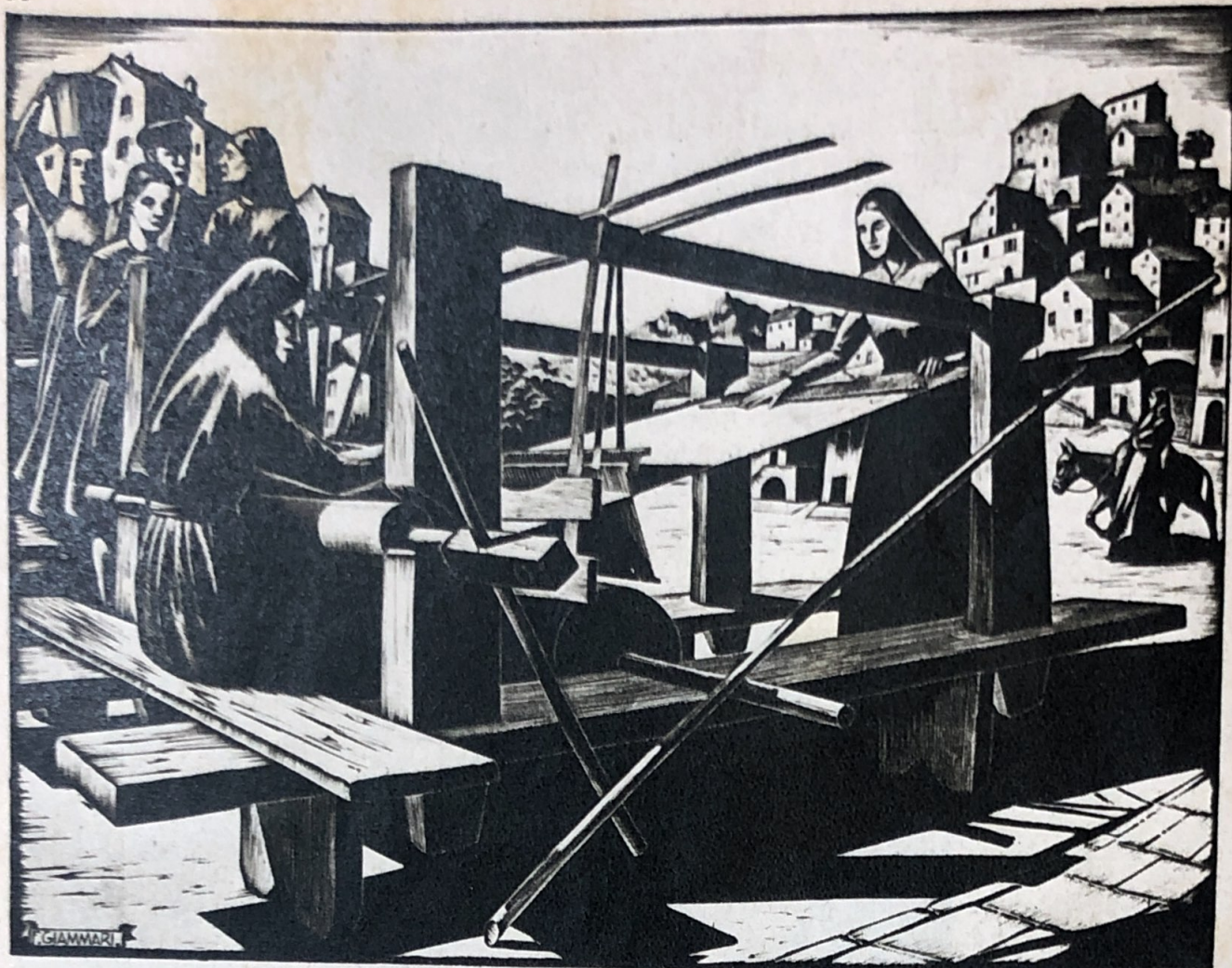
in lieta festa campestre annuale. Pietro Rocca, raccoglitore di proverbi e di massime còrse, capo del Partito autonomista, assunse la direzione di *A Muvra*, giornale che s'intitola dal muflone, simbolo d'ogni libertà paesana. E a ravvivare le fedi e la memoria delle gesta antiche, il Partito, nel 1925, innalzava a Pontenovo una gran « Croce del Ricordo », e a Morosaglia, sulla tomba di Pasquale Paoli, la « Palma del Martirio ».

Accanto agli « anfarti », sono da ricordare le « voceratrici », popolane incolte, che nei « vóceri » e nei « lamenti », un tempo improvvisati ed ora quasi sempre ripetuti in fogge convenzionali, od opera meditata d'autore, effondono dall'animo straziato, in un linguaggio caldo e imaginoso, con mesto tono elegiaco il rimpianto, il dolore, la disperazione per la perdita di persona cara:

O figliola, lu to visu
Cusì biancu e rusulatu,
Fattu pe lu paradisu,
Morte cumme l'ha cambiatu!
Quand'eo lu vecu cusì
Mi pare un sole oscuratu.

Nel caso di morte violenta, i « vóceri » assumono aspetto cupo e drammatico: ad essi partecipano, con danze scomposte, con vociferazioni e strida, donne nerovestite, che, in preda a forsennate convulsioni, si strappano i capelli, si battono il petto, si graffiano il viso a sangue, si buttano a terra intorno alla tavola (la « tola ») su cui è distesa la salma. Talvolta le lamentatrici lanciano fiere minacce di « bindetta », che, secondo la tradizione selvaggia, viene tramandata, quale sacro retaggio, di padre in figlio, o fra collaterali, e che, o presto o poi, si compie

LA PROCESSIONE DEL VENERDÌ SANTO A ERBALUNGA.

(*Xilografia di F. Giammari*).

IL TELAIO E LA TESSITURA. *(Xilografia di F. Giammari).*

inesorabile e tremenda. Questa consuetudine e quella conseguente del banditismo, un tempo praticata con tanta frequenza nell'isola – come la danza guerriera detta « moresca »; come, nelle cerimonie nuziali, i pittoreschi abbigliamenti maschili e femminili; la corsa sfrenata per prendere « u vantu », premio offerto dalla fanciulla a chi per primo le consegnava la chiave della dimora del marito; o la gara fra i cavalieri per togliere alla sposa, che passava al galoppo, i « frineri », i nastri che le volteggiavano intorno; o il simulato contrasto (simboleggiato in una specie di siepe, « a travata », posta sulla strada del corteo a ostacolarne il passo) fra i congiunti della sposa che fingevano di volerla ritogliere a quelli dello sposo – vanno ormai scadendo, e altre già sono scomparse del tutto col prevalere di sentimenti e di costumanze più civili. La qual cosa, del resto, accade anche in Sardegna e in alcune regioni del continente, dove vigevano riti funebri non dissimili e analoghe festività religiose, che l'evoluzione della società va progressivamente eliminando.

Delle canzoni nostalgiche del bandito, il quale, costretto a gettarsi alla macchia, rimpiange il focolare e i parenti abbandonati, e si scaglia contro chi, offendendolo nell'onore e negandogli giustizia, ha fatto di lui, onesto, un omicida; dei « vòceri », dei « lamenti », dei canti di guerra, di religione, d'amore, a volte dialogati:

– Due, due vai, o bella fantina,
Cusì solletta e da per te?
– Io me ne vado alla fontanella
A prende l'acqua per disinà;

delle dolci ninne-nanne da cantarsi sulle culle, delle ingenue filastrocche dei bimbi che giocano, si hanno testimonianze copiose nelle raccolte a stampa, in quella, fra le più recenti e più notevoli, messa insieme da Umberto Biscottini nel volume *L'Anima della Corsica* (1928).

Fedele alla religione dei suoi padri (in alcune località si recitano ancora i drammi della Passione), il popolo còrso, che affolla le sue belle chiese dalle linee architettoniche pisane, o si spande nei quartieri delle sue città dalla tipica fisonomia genovese, rivela, in ogni suo atto e in ogni suo detto, uno spiccato carattere etnico italiano. Eccessivo, come tutti i primitivi, nelle espansioni del dolore e della gioia, e spesso violento; intimamente sorretto da un'innata fierezza, il Corso serba soprattutto un indomabile amore per la sua isola – incastonata dalla natura nella nostra grande triade insulare tirrenia – e per il suo dialetto, inscindibile dai nostri, nel quale da secoli parla, canta, prega, dando una voce sincera ai palpiti della sua anima profonda.

FRANCESCO PICCO

L'ARCHEOLOGIA AL LAVORO A SIRMIONE

Con grande piacere l'archeologo lavora di scavo e di... fantasia in una località, come Sirmione, che la natura ha dotato di tanta particolare bellezza. I nostri antenati romani seppero scegliere con incredibile buon gusto i luoghi in cui edificare le loro città, o costruire le loro ville: sì che non v'è in Italia, si può dire, angolo in cui i ruderi di un antico palazzo, di una villa, di una fattoria, non ci attestino della loro vita passata, e la bellezza attuale non armonizzi con la suggestione dell'antico.

E se di questi luoghi privilegiati dalla natura è soprattutto ricca l'Italia meridionale (i meravigliosi campi di scavo della Campania sono ormai noti a tutti), anche la Lombardia, che nelle azzurre acque dei suoi laghi specchia tante meraviglie, ha una sua vera gemma in Sirmione, la verde penisola catulliana.

SIRMIONE – NEL LATO SETTENTRIONALE DELLE GROTTE DI CATULLO SI LAVORA ALLA RICOSTRUZIONE DEGLI ARCHI E DELLE VOLTE PERICOLANTI. *(Fot. Sopr. Ant. d. Lombardia)*

Sirmione romana.

In età romana il luogo dove oggi sorge la cittadina di Sirmione doveva esser congiunto alla terraferma da una serie di terre basse paludose: del resto, fino a pochi decenni or sono, la strada che porta a Sirmione correva in gran parte tra le paludi e i canneti. La «stazione» di Sirmione, la *Sermione mansio*, ricordata dall'*Itinerario antoniniano* sulla strada Verona-Brescia, era però nella zona in cui si trova oggi la Lugana e dove si sono intravisti ruderi antichi. Ma Sirmione romana, quella a cui Catullo si rivolge con la famosa apostrofe, era proprio dov'è oggi Sirmione. Anzi, i versi del Poeta veronese ci spiegano la situazione topografica del luogo, disgiunto eppur unito alla terraferma.

Sulle tre colline che formano il triangolo di Sirmione – paragonato, per la sua forma, alla Trinacria – si sono trovati avanzi di antiche costruzioni. A S. Pietro in Mavino e alle Cortine muri antichi e frammenti di mosaici ci fanno pensare ad antiche ville. Sulla terza altura i ruderi romani hanno dato il nome al luogo, che si chiama ormai tradizionalmente Grotte di Catullo, anche se né di grotte si tratta, né Catullo vi abbia mai avuto a che fare.

Le Grotte di Catullo.

Tra il verde di annosi olivi – la pianta che caratterizza Sirmione, oasi mediterranea della valle padana – i ruderi delle «grotte» formano una macchia di colore più chiaro, imponenti soprattutto a chi dal lago guardi, sull'erta della collina, le muraglie possenti ed i grandi tagli di roccia.

La villa – poiché di una villa, più che di un vero e proprio edificio termale, come si è talora pensato, sembra trattarsi – occupa un rettangolo di ben 230 metri di lunghezza per 110

di larghezza, misure rispettabili, che richiamano alla mente le sontuose ville dell'Agro romano. Un edificio di questa mole non poteva non richiamare l'attenzione degli archeologi.

Al tempo di Napoleone, il generale francese La Combe S. Michel fece rilevare la planimetria della villa dagli avanzi che esistevano sopra terra. Molto più interessante e, per allora, abbastanza completo, è lo studio pubblicato nel 1856 dal Conte Girolamo Orti Manara, noto antiquario veronese, in un suo grosso volume su Sirmione, che ha cercato di identificare i ruderi dell'antica villa, in cui intraprese vari saggi di scavo, traendone una pianta che, fino al completamento dei nuovi lavori, è ancora d'importanza fondamentale.

SIRMIONE – UNO DEI DUE CORRIDOI CHE SCENDONO VERSO IL LAGO, NEL LATO SETTENTRIONALE DELLE « GROTTE DI CATULLO ». *(Fot. Soprint. Antichità d. Lombardia)*

Da allora nessun'altra ricerca portò nuova luce fra i ruderi di Sirmione, sui quali cresceva sempre più fitta l'edera tenace, mentre i grandi muraglioni, le forti volte, gli archi possenti, sottoposti al logorio delle intemperie e all'offesa degli uomini, andavano sgretolandosi e perdendo la loro consistenza, con grave pericolo anche per la sicurezza dei visitatori.

I nuovi lavori di restauro e di scavo.

Nel 1940 la Sopraintendenza ai Monumenti della Lombardia iniziò una sagace opera di restauro nell'ala settentrionale dell'edificio, rafforzando le vecchie mura e completando gli archi e le volte fatiscenti.

Lo scorso anno poi, grazie a un notevole contributo del Duce, essendo passata la direzione dei lavori alla Sopraintendenza alle Antichità della Lombardia, potei iniziare lavori sistematici di restauro e di scavo, in cui mi fu collaboratore e consigliere prezioso l'ispettore onorario dottor Giuseppe Biego, il geniale ideatore della « Catulliana ». I lavori, condotti secondo un piano organico, potranno, spero, porre in nuova e più chiara luce le « Grotte di Catullo », contribuendo così anche a valorizzare maggiormente Sirmione.

SIRMIONE – LA « PISCINA » E IL CRIPTOPORTICO DEGLI STUCCHI. *(Fot. Soprint. Antichità d. Lombardia)*

Mentre, cioè, si continua l'opera di restauro

alle parti più pericolanti della costruzione, si sono iniziati i lavori di liberazione e di scavo, nonché lo studio di tutti i ruderi dell'antica villa, ottenendo già nella prima campagna, durata dal marzo al settembre scorso, notevoli risultati.

SIRMIONE – UNO DEI LATI MINORI DELLA « PISCINA ». *(Fot. Soprint. Ant. d. Lombardia)*

La grande villa romana.

Il tempo e gli uomini non hanno davvero risparmiato l'antico edificio; delle sculture, dei marmi preziosi, dei mosaici, che adornavano certamente la grande villa, ben poco rimane ancora, poiché il piano nobile è quasi completamente distrutto. Chiara, invece, risulta la pianta della costruzione; ma non sempre vale la pena di porre in luce tutti gli antichi muri, perché si correrebbe il rischio di danneggiare l'uliveto, che è la nota caratteristica del paesaggio sirmionese. Ma quanto rimane ancora è più che sufficiente a darci una idea dell'imponenza e della magnificenza dell'antica villa romana.

Le "Grotte" del lato settentrionale.

Nel lato settentrionale della villa, perfettamente simmetrica, una grande ala, limitata ai due lati da due lunghi corridoi a volta, si protende verso il lago. Come si è detto, è continuata qui l'opera di restauro, consolidando le murature esistenti e completando alcuni archi.

Gli archi che tagliano i due corridoi erano rivestiti in pietra e le pareti probabilmente intonacate, sì che dobbiamo pensare non già a sostruzioni o ad ambienti di servizio, ma a due corridoi inclinati, forse a due scalinate che, dall'interno della villa, scendevano verso il lago.

Tra i due corridoi una grande zona attende ancora l'opera dello scavatore. Forse non si sbaglia supponendo qui una serie di volte sorreggenti una terrazza, che si sviluppava fin sopra ai corridoi, formando un magnifico belvedere sul lago. La vista sul lago è qui ancora tra le più incantevoli; ed una stradina che corre all'altezza delle volte del corridoio di destra – e che i visitatori possono percorrere senza pericolo, dopo gli ultimi restauri – permette di ammirare, dall'estrema punta della penisola, tutta la verde costa dell'azzurro Benaco, che qui si domina da Desenzano a Salò, da Peschiera a Gardone e al Monte Baldo, così spesso bianco di neve.

Nella stessa zona settentrionale della villa si sono liberati, abbassando il livello al piano antico, numerosi ambienti di sostruzione, tra cui quelli che la tradizione popolare ha chiamato « Grotta del Cavallo » e « Buco del Gatto ».

Quest'ultimo è un lungo e stretto corridoio, che, diviso da vari tramezzi, si estende lungo tutto il lato maggiore del grande edificio. La « Grotta del Cavallo », liberata e sistemata convenientemente, appare ora come una vasta camera rettangolare, coperta da volta a botte, ai cui lati si aprono alcune stanzette minori, pure a volta. L'umidità stillante dalle pareti, che in alcune parti ha grommato completamente la muratura, formando quasi delle stalagmiti, dà veramente a queste stanzette l'aspetto di grotte, tanto più che molti di questi ambienti, che ricevevano la luce solo indirettamente, sono nella più fitta penombra.

È probabile che questo complesso di ambienti umidi e oscuri – la cui costruzione, se pur meno finita ed accurata, si rivela tuttavia solida e precisa – servisse come depositi e cantine del grande palazzo. Nella dolce frescura di queste « grotte » si conservava bene il pregiato olio di Sirmione, e il vino del Garda acquistava il suo prezioso sapore.

Ricche, invece, e di magnifica decorazione erano le stanze superiori: ce lo attestano i numerosi frammenti di intonachi dipinti, trovati in un ambiente dalla volta crollata: su un fondo di rosso pompeiano e, più spesso, di una delicata tinta di azzurro, disegni geometrici, racemi, fiori, frutta appariscono gli elementi decorativi preferiti.

SIRMIONE – UNA DELLE STANZETTE ACCANTO ALLA «PISCINA». LA NICCHIA È STATA CHIUSA IN EPOCA POSTERIORE. (*Fot. Soprint. Antichità d. Lombardia*)

SIRMIONE – IL CORRIDOIO ATTORNO ALLA «PISCINA». (*Fot. Soprint. Ant. d. Lombardia*)

I quartieri signorili della villa.

La parte signorile della villa era a mezzogiorno, dove si trovavano il grande ingresso e i quartieri di abitazione. Come abbiamo detto, ben poco rimane sopra terra, né vale la pena di fare scavi d'insieme per porre completamente in luce i ruderi, col rischio di danneggiare l'uliveto.

Nel terreno di scarico del criptoportico, accanto alla « piscina », di cui faremo cenno tra poco, si rinvenne, crollato dagli ambienti superiori, un ricco strato di stucchi e di pitture, purtroppo ridotto in frammenti.

Le pitture mostrano maggiore evidenza di quelle della parte settentrionale della villa, una grande varietà di tinte e di decorazioni, che ci ricordano le pitture pompeiane. Accanto ai numerosi elementi ornamentali geometrici e vegetali appariscono alcune figure: interessanti due testine femminili, una coronata di fiori, trattate in maniera impressionistica.

Gli stucchi bianchi sono in parte danneggiati dall'umidità, ma si può tuttavia tentare qualche parziale ricomposizione. Predomina in essi la rappresentazione di elementi vegetali, ma non mancano le parti figurate: in un frammentino sembra di vedere un auriga sul cocchio, mentre altri frammenti sembrano riferirsi a figure di guerrieri e a scene di sacrificio. La delicatezza della lavorazione e lo stile ampio delle composizioni assegnano questo ritrovamento al secondo o forse anche alla fine del primo secolo dopo Cristo.

Gli ambienti termali.

SIRMIONE – IL GRANDE CRIPTOPORTICO IN CUI È STATA RINVENUTA LA TESTA DI MITRA.

L'ambiente poliabsidato accanto all'ingresso, – disegnato nella pianta dall'Orti Manara, che si è dimostrata qui sufficientemente esatta – è stato rimesso in luce.

Purtroppo, resta poco più della sola pianta: la pavimentazione in calcestruzzo e alcune analogie con ambienti termali potrebbero far pensare a una specie di calidario, tanto più che in questa zona tutto sembra provare che vi fossero le terme della villa. Nella medesima zona è stato, infatti, liberato anche un deposito d'acqua, i cui ruderi costituivano, fino ai recenti scavi, l'unico elemento « sopra terra » di questa parte della villa.

La "piscina".

Ma la parte più importante dei nuovi lavori di Sirmione è, finora, la liberazione della così detta « piscina », che costituisce ancora un enigma archeologico. Si tratta di un vasto ambiente rettangolare, ottenuto in parte scavando profondamente la roccia, e sprofondato sul piano dei quartieri di abitazione della villa. Sul pavimento di roccia è impiantato un grosso muraglione laterizio, che separa la « piscina » da un'intercapedine. A quasi due metri di altezza il muro interno, ad assise regolari di mattoni, presenta una piccola rientranza, per continuare poi con la medesima fattura, arretrato di 15 centimetri. Più in alto ancora il muraglione si restringe ulteriormente, formando tre gradini alti e profondi e giungendo così al piano della villa. Nella parte più bassa del muro, dodici fornici (quattro nei lati maggiori, due nei minori) mettono in comunicazione la « piscina » con uno stretto corridoio, che gira tutto intorno a guisa di intercapedine, sufficiente appena al passaggio di un uomo, e coperto di tratto in tratto da archetti di mattoni. La piscina non aveva, a quanto pare, ingressi laterali, e vi si scendeva dall'alto. Solo all'inizio del criptoportico degli stucchi la parete era aperta con un ampio vano che permetteva l'accesso all'intercapedine della piscina; ma il vano appare chiuso già in antico con un muro della stessa fattura del rimanente. Il lato minore settentrionale del corridoio è aperto in due stanzette, pure in mattoni, coperte a volta (è ancora chiarissima l'impronta dei tavoloni che formavano la cèntina di costruzione), che prendevano luce da due finestre ad arco nella parete di fondo, chiuse anch'esse, in un secondo tempo, dal grosso muraglione di due conserve d'acqua.

Qual era la destinazione della « piscina »? Non è facile rispondere a questa domanda. Se da un lato la costruzione ci sembra ancora così fresca quasi da non sembrare usata, d'altra parte le aggiunte ed i pentimenti di costruzione dimostrano le vicende dell'edificio durante un periodo di tempo piuttosto lungo. L'Orti Manara aveva pensato ad un « bagno tiepido », supponendo che l'acqua fosse contenuta in un enorme alveo di rame, poggiante sull'imposta del muraglione. Il calore sarebbe stato fornito uniformemente dal di sotto. Ma, a parte l'impossibilità di un bacino di rame di tali dimensioni, le pareti in basso non recano traccia di fuoco.

Piuttosto si potrebbe pensare ad un ambiente destinato a bagni di aria calda, anche per analogia con altri edifici consimili dell'Italia settentrionale; o ad un luogo di custodia per piccoli animali, o ad un vivaio, per quanto il muro non rechi tracce di intonaco. Ma non è qui il caso di occuparci particolarmente della destinazione della piscina. Ci basti poter ammirare l'imponenza dell'ambiente, l'accuratezza della costruzione nella regolare disposizione dei mattoni, soprattutto nel corridoio, a cui le fughe di archetti laterizi conferiscono un carattere particolare.

Accanto alla piscina, come abbiamo già ricordato, sorsero, in un secondo tempo, due poderose conserve d'acqua dalla robusta muratura

di ciottoli di lago e malta, rivestita di un triplice strato di cocciopisto.

Vedendo riuniti in questa parte della villa tutti questi ambienti che potevano servire a scopo termale, sorge in noi un'idea ben giustificata. Conoscevano i Romani la sorgente solforosa, che rende adesso tanto famosa Sirmione come luogo di cura? Talmente noti ed apprezzati erano questi bagni dagli antichi, che vi curavano la diffusissima gotta, da sembrare strano che la Boiola Sirmionese non fosse stata sfruttata. E di un tale sfruttamento potrebbero costituire un indizio, oltre il fatto che i locali – diciamo così – termali si trovano proprio nel punto più vicino in linea d'aria alla sorgente solforosa, anche alcuni avanzi romani che furono visti dall'Orti Manara in basso, sulle rive del lago, di fronte alla sorgente, e in un ripiano a mezza altezza tra il lago e la villa.

Abbiamo lasciato per ultimo, in questa nostra breve visita alle Grotte di Catullo, il grande criptoportico, lungo una cinquantina di metri, che si estende proprio al centro della villa. Anch'esso è stato liberato negli ultimi scavi: intonacato accuratamente alle pareti, presenta, all'altezza dell'imposta della volta, una grande fenditura, che ci fa pensare, più che ad un difetto di costruzione, ad un terremoto. E proprio nel criptoportico, tra il materiale di scarico, è stata rinvenuta, nell'autunno dello scorso anno – quando, richiamato alle armi, avevo passato la direzione dei lavori al dott. Carlo Carducci, Soprintendente alle Antichità del Piemonte –, una testa di Mitra di buona fattura. È la prima opera di scultura che ci restituisce questa villa romana, ed appare interessante, non solo considerata in se stessa, ma anche per le conseguenze archeologiche e storiche che se ne possono dedurre, e la speranza che ne deriva di futuri rinvenimenti ancora più importanti.

La continuazione dei lavori.

Come si vede, dunque, numerosi problemi rimangono ancora insoluti.. Ma gli scavi, che continuano anche quest'anno, sotto la direzione del dott. Carducci, con un nuovo contributo del Ministero dell'Educazione Nazionale e con l'appoggio di benemeriti enti locali, risolveranno certamente molti dubbî. E se anche qualcuno ne rimarrà, sarà poco male; forse, anzi proprio per questo, ameremo ancor più questa verde terra del Garda, che può gareggiare per la sua bellezza coi più suggestivi luoghi d'Italia.

Sirmione e Capri.

Molte volte, attardandomi nell'estrema punta della penisola ad osservare i ruderi delle Grotte di Catullo, e svagando l'occhio sul caldo azzurro del lago, mi son sorpreso a pensare a Capri, la più bella tra le belle isole d'Italia. Simile il cupo colore delle onde; simile, spesso, il paesaggio, e forse anche simile l'anima del moderno paese, che parla ancora tutto di Catullo, come a Capri tutto parla di Tiberio. E al grande palazzo del cattivo «Timberio» (la villa Jovis) – e qui mi perdoni il paragone l'Accademico Maiuri – mi fanno pensare i ruderi di questa enorme villa, che un ricco signore romano ha voluto costruire nel punto più alto della penisola di Sirmione, anch'essa quasi, come il palazzo di Capri, a picco sulle onde. E come il padrone della Villa Jovis è Tiberio, così il padrone della villa di Sirmione non può essere che Catullo. E se anche gli archeologi possono affermare che tale attribuzione è impossibile, non per questo la villa cambierà nome. E le Grotte di Catullo ricorderanno a tutti gli amanti di Sirmione la grandezza della civiltà di Roma e insieme il Poeta dell'amore.

NEVIO DEGRASSI

SIRMIONE – UN PARTICOLARE DELLE «GROTTE DI CATULLO».

Quando scoprivo Milano...

La Chiesa di San Satiro

Molti anni addietro, quando perdevo le mie giornate andando a zonzo per Milano (mi scusi il lettore se farò luogo a qualche ricordo personale, ma non è per gusto di scarrozzare – come avrebbe deplorato Carducci – il proprio inclito io), mi venne fatto di dire a un amico - che spesso m'accompagnava alla scoperta di quella che ancora a quei tempi si chiamava la «Capitale morale» - che Milano le sue bellezze, invece di metterle a portata d'occhi e d'ammirazione, te le nasconde, costringendoti ad andarle a scoprire. Roma invece, – per nominare la città che, rifacendomi sempre a quei tempi, era l'altro polo di quel dualismo della vita politica e morale italiana, non ancora, nonostante l'Unità apparente, giunta a vera unità – Roma, dicevo, le sue bellezze, che sono certamente molte e grandi, molte e senza paragone più grandi di quelle che possa vantar Milano, non solo non te le nasconde, ma te le porge, direi, su una pàtera d'argento, quasi costringendoti ad ammirarle. Non dirò per gusto d'esibizione, per vanità d'orgoglio (e ne ha ben d'onde...), ma è certo che le strade e le piazze romane ti mostrano i palazzi, le chiese, le basiliche, i monumenti in palma di mano. Qualcuno ha detto che le chiese di Roma, anche quelle che non hanno davanti a sé una piazza o un sagrato (ma ce l'hanno quasi tutte), sono un'offerta a Dio, un ripetuto atto d'omaggio al Creatore che ha qui la sua sede in terra. Tutte le chiese, in qualunque città, su ogni punto della terra, sono un'offerta a Dio; ma a Roma l'offerta è più, diciamo pure, fastosa, più solenne, riveste un carattere più pomposamente sacerdotale. Le stesse campane delle chiese di Roma, quando suonano a gloria (e io non dimenticherò mai il vasto concento d'una lontana mattina di Sabato Santo), cantano, sì, il trionfo di Dio, ma un po' anche il loro trionfo: il trionfo delle loro chiese, dei loro marmi e ori, delle cupole, delle grandi piazze che elevano le facciate in alto, verso il volto di Dio.

Ora, come accade quando si sta scoprendo una città, e si è portati forse dall'entusiasmo della scoperta, forse da un più vivo e pressante bisogno di *capire*, facilmente dagli aspetti della città si deducono rapide e forse arrischiate analogie sull'indole morale dei suoi abitanti. Per restare a Milano, quel dover io andare in cerca delle sue nascoste e appartate bellezze (s'intende, all'infuori del Duomo, di Sant'Ambrogio, della Madonna delle Grazie; e a quei tempi nemmeno il Duomo aveva un grande sagrato, e la piazza non offriva altro spettacolo se non l'affaccendato carosello dei gialli tram che sferragliavano notte e giorno attorno al Tempio di Maria Nascente, né la Madonna delle Grazie ha più d'una modesta piazzetta, e Sant'Ambrogio mi pareva incassato, con la sua bassa mole, più che sollevato su una piazza), quella mia ricerca, dicevo, mi suggeriva l'idea che tra le chiese di Milano e i suoi abitanti – quelli almeno che parlano la *lingua milanesa*, come diceva Manzoni, da più di un secolo – corresse, per così dire, un'affinità morale. E non solo tra Milano e le sue chiese. Cosa vedi, infatti, nei suoi palazzi? Tutt'al più, una generica facciata neoclassica. Ma dentro, dentro è un'altra cosa: quei giardini interni, quel fasto di sale (nelle case patrizie), quella raccolta, signorile urbanità: il segno certo d'un'antica grande distinzione. Anche le case che hanno facciate vagamente settecentesche (e sono le più belle) o quelle che non hanno facciata alcuna, e si somigliano un po' tutte, per tutte quelle finestre strette in fila, con pochi o nessun balcone, lisce fino al tetto; quando ci sei dentro, rivelano subito un senso d'agiatezza, un gusto della como-

LA CHIESA DI S. SATIRO VISTA DA VIA FALCONE.

dità, e soprattutto una discrezione che accoglie la ricchezza senza piacere di sfarzo, e quasi nascondendotela agli occhi...

« Milano è una bruttona simpatica! » avevo sentito dire da qualcuno venuto dal Sud, e che vi si era, bene o male, acclimatato. Mi ricordavo delle roventi parole di Foscolo che l'aveva chiamata Paneropoli e definiti « nani » i propri non certo giganteschi avversari; sapevo come c'era vissuto Leopardi, attrattovi da guadagni inferiori alle speranze, e che pure l'aveva chiamata « città appiccicaticcia », e il disagio del giovane Manzoni, che sognava, con la madre che già c'era, il « divin Paris »... Ma il giovane dragone napoleonico Henry Beyle vi era stato felice, e amava persino quell'odore di « fumier » che emanava dalle vie. E Nievo vi aveva trascorsa un'ardente stagione, tra l'amore di colei che poi sarà la Pisana delle *Confessioni*, giovanili sogni d'arte e speranze di patria e di gloria.

Tra questi divaganti pensieri io giravo, solo o in compagnia, le vie di Milano, in quel lontano scorcio dell'inverno del 1920: un inverno che, come non di rado accade a Milano, s'era introdotto, facendosi precedere dai « giorni della merla » (la vecchia della favola popolare della povera gente ch'è stufa d'aver freddo), in piena primavera. E sebbene fosse piena, secondo il calendario, essa non brillava nell'aria, né inteneriva il mio cuore di solitario spaesato, con le scarpe rotte e punti quattrini... Ma di questo non accorto, o incurante, ogni volta che m'era dato di scoprire qualcosa che attraesse con un vago senso d'arte i miei occhi di sbandato girellone, mi ripetevo che Milano non è vero che fosse una grande Abbiategrasso, come pure qualche maligno m'aveva detto – non conoscevo allora la cittadina lombarda che amò la biscia viscontea – o che fosse una bruttona, sia pur simpatica per altre qualità. E che, se nascondeva, come m'era dato di constatare, le proprie bellezze, lo faceva per un gusto che chiamerò della litote: quella figura rettorica che consiste – stando alla vecchia stilistica – nell'attenuare un concetto, nel velarlo, quasi nel deprimerlo, invece che esaltarlo, effonderlo, e gloriarsene. C'è una litote manzoniana; e si potrebbe quasi dire che il genio di Don Alessandro è il genio della litote. La bellezza lombarda è come la bellezza di Lucia: non è descritta né celebrata, ma tutti sentono che c'è. E questo mi piaceva, era anzi ciò che mi piaceva di più, che di più mi piace. E ricordo che fu per me una gioia quel giorno – pioveva come sa piovere a Milano di primavera – quando un amico, che aveva imparato, direi per le stesse non facili vie, ad amare Milano, mi condusse a vedere un antico cortile quattrocentesco di cotto, in una viuzza trasversale di Corso Roma. Vi strideva la sega d'una falegnameria; e il cortile era ingombro di travi, assi e rottami di carrozze. Sotto la pioggia, l'antico mattone lustreggiava roseo, d'un gentile incarnato: e la svelta eleganza degli archi, del colonnato, delle finestre era davvero ciò che dice Keats della bellezza, una *joy for ever*.

Ma una delle sorprese più impensate, e dirò stupende di quegli anni, me la diede San Satiro. Mi ci indirizzò Antonio Baldini, ma non mi fu facile trovarla. Mi disse un nome che è quasi delle mie parti: « Bramante, l'ha fatta Bramante ». Il gran Donato aveva fatta Santa Maria delle Grazie, la chiesa che allora mi pareva la più bella di Milano. San Satiro: che nome! Dico che non mi fu facile trovarla. All'inizio di via Torino? Ma non c'erano che negozi, fitti negozi carichi di roba, uno addosso all'altro, in una serrata gara di spazio. E la folla sui marciapiedi, altrettanto fitta, che s'urtava, si dava gomitate senza chiedere scusa, tanto non aveva

tempo. Era la folla che mi ricordava il maestro d'Esopo: quello che, come dice Montaigne – e il nome assolva l'ardita immagine – o...... camminando... Pareva che quella folla non potesse far diversamente, tanta era la fretta. Come era possibile che uno guardasse con agio, in mezzo a una tal folla, e girasse gli occhi di qua e di là per scoprire una chiesa? Pensai anche che l'amico Baldini avesse voluto prendermi in giro. Mi ricordai – mentre andavo come potevo col naso in su, simile al perdigiorno carducciano, alla scoperta d'una chiesa bramantesca – di certi esametri latini, di Virgilio, se non ricordo male, nei quali è descritta, nientemeno, quell'intrecciata tettoia di fili che corre su ogni arteria cittadina, e a uno dei quali s'attacca e aderisce il *trolley*, o, come dicono giustamente a Milano, la *perteghetta* del tram (a Roma, riferisce Panzini, dicono, o almeno dicevano, *trolle*). Baldini immagina, in un capitolo dei suoi gustosi *Salti di gomitolo*, che quei versi li dica Manzoni, che amò molto, come è noto, (e ce lo assicura Tommaseo) Virgilio; e si dolga che la sua città sia, sopra le sue vie, tutta contesta di quel vibrante traliccio.

M'ero fermato accanto a una vecchia fioraia che, imbacuccata in un sacco d'incerato, con lo scaldino sotto le mani nascoste in un lembo di quel sacco, sopportava pazientemente che la pioggia abbeverasse a sazietà i suoi garofani, le sue rose di riviera. Sentii fraterna la sua pazienza, e le domandai della chiesa. Era lì: come non l'avevo vista? Fu allora che scorsi una cancellata, incastrata tra gli alti spigoli di due case; e al di là, una facciata di chiesa, anch'essa incastrata tra case. Sì, a Milano le chiese le nascondono; e quel pensiero-chiave di prima mi tornò alla mente.

Attraversai il breve sagrato, varcai la soglia. La luce era scarsa, anche per la giornata piovosa. Ma in quella penombra, rotta dal lucore di alcune fiammelle e che s'andò diradando rapidamente, alla sorpresa di aver trovato una chiesa incassata, e si direbbe quasi insardellata a quel modo, e avvolta dal continuo ronzìo del traffico cittadino, in un punto dei più costantemente affollati di Milano, successe in me lo stupore di quando ci si trova all'improvviso al cospetto d'una cosa bella. E bella la chiesa m'apparve per l'ampia armonia fra la navata e il lungo transetto, per il gioco prospettico della cupola, e per quell'alto e agiato senso di misura (che scriverei latinamente « mensura ») fra le parti e l'insieme. Anche se, stando alle date fornite dal Malaguzzi Valeri, il progetto primitivo della chiesa

LA CHIESA DI S. SATIRO VISTA DALL'ALTO. (*Fot. Stefani*)

non è di Bramante, ma d'un ignoto architetto, a me parve di vedervi aleggiare il suo spirito, la chiarezza elegante della sua mente, la sua semplice e ardita grazia. Seppi più tardi che la chiesa è dedicata alla Madonna, e che San Satiro è una chiesetta attigua, a sinistra del transetto: non più grande d'una cappella. Ma il popolo seguita a chiamar San Satiro la chiesa bramantesca; e della « basilichetta » di San Satiro non sa probabilmente nulla. A torto; perché quella « basilichetta » ha un'illustre storia, essendo un esemplare prezioso dell'architettura preromanica in Lombardia. Posso, anzi, dire di più; perché lo prova con peritissime indagini Gino Chierici in una bella pubblicazione (Edizione de « L'arte », Milano, 1942) da lui dedicata all'origine e alla storia artistica di San Satiro. Anzitutto alla chiesa di San Satiro « è legato il nome di Ansperto da Biassono, il fiero Arcivescovo di Milano che osò opporsi apertamente al Pontefice Giovanni VIII nella lotta accesasi alla morte di Lodovico II, per la successione alla corona d'Italia ». Si risale cioè verso l'alto medioevo, prima del mille; ed esat-

CHIESA DI S. SATIRO: LA CAPPELLA DELLA DEPOSIZIONE NELLA CHIESA DI S. MARIA PRESSO S. SATIRO, ALL'INIZIO DEI RESTAURI. LE COLONNE, SPOGLIATE IN PARTE DEL RIVESTIMENTO DI STUCCO, MOSTRANO L'ORIGINALE FUSTO DI MARMO.

tamente, stando alla cronaca di Goffredo da Bussero, all'anno 876. Ma che questo sia l'anno più probabile della costruzione di San Satiro, o che essa sia di poco posteriore, non è la cosa più importante. Più importante è, invece, che la « basilichetta » sia, per così dire, un germe architettonico di grande significato e portata, se il suo schema, che ne fa un *unicum* nella storia dell'architettura preromanica in Lombardia, fu risentito da Leonardo e da Bramante; i quali, come asserisce e mostra il Chierici con valide ragioni, conoscevano « la forma originale conservata dalla chiesa alla fine del 400 ». « Oggi che ciò è noto – egli scrive, quasi a conclusione del suo laborioso e oculatissimo studio – sentiamo di avere in mano il bandolo di una matassa la quale, svolgendola, potrà farci comprendere molte cose. È a Milano che i due grandi artisti coi quali si inizia la seconda età del Rinascimento, maturano la loro educazione architettonica; a Milano, dove esisteva, magnifica ispiratrice di soluzioni a schema centrale, la superba basilica di San Lorenzo, che nella veste romanica conservava ancora le proporzioni, il movimento, l'arditezza di una delle più audaci costruzioni della tarda romanità e dove, fra una chiesa che si rinnovava e un campanile maschio e possente come torre di fortilizio, sorgeva questo San Satiro, che nel giro continuo delle sue superfici convesse e nel verticalismo delle linee e delle masse pareva rappresentare in piccola mole l'ultima espressione dei mausolei o dei ninfei imperiali ». E se Leonardo derivò dalla struttura interna ed esterna di San Satiro certi suoi celebri schizzi del Codice B, del Codice Ashburnham e del Codice Atlantico, Bramante vi dedusse la pianta della chiesa dei SS. Celso e Giuliano a Roma e il primitivo progetto di San Pie-

tro, secondo il disegno che ne fece Antonio da Sangallo. Parva favilla... Ma da essa nacque una gran luce; da cotesto seme un grande albero. La «basilichetta» milanese, sormontata dalla gran torre di Ansperto, andava dunque studiata dalle fondamenta ai suoi più minuti particolari architettonici, riscoperta nelle sue epigrafi e nei suoi affreschi, rimessa in luce in ogni suo elemento, restaurata totalmente. Questo è stato fatto, mercé l'illuminato mecenatismo del Cavaliere del Lavoro Ettore Moretti; e compiuto dal Chierici con cauta e intelligente perizia.

Sono entrato nella «basilichetta» – da tanti anni non entravo più nella chiesa bramantesca di via Torino – ed era, come allora, un giorno di pioggia. Una vecchietta s'è affrettata a procurar la chiave, ed a aprire il bel cancelletto della cappella. La severa e a un tempo ardita e mossa euritmia delle nude colonne sormontate da gigliati e fogliuti capitelli, delle minuscole nicchie, delle curve vòlte, da cui affiorano antichissimi affreschi – le vesti e il volto aureolato di un Santo, una croce giallo-vermiglia decorata da spruzzi di palme d'un verde gracile e smeraldino, una Madonna bizantina seduta re-

CHIESA DI S. SATIRO: L'ALTARE A RESTAURI ULTIMATI.

CHIESA DI S. SATIRO: LA I[a] NICCHIA, A RESTAURI ULTIMATI.

CHIESA DI S. SATIRO: CAPITELLO.

CHIESA DI S. MARIA PRESSO S. SATIRO: VISIONE GENERALE DELLA PROSPETTIVA BRAMANTESCA, A LAVORI DI RESTAURO ULTIMATI.

galmente severa sul soglio, frammenti d'epigrafi, ricche grafie da messali miniati, decorazioni d'ingenua e primitiva fantasia – mi han ricondotto d'incanto a quell'età remota, fervida di passioni e di fede, nella quale andava gradatamente maturando quella nuova civiltà italica che poi fiorì, con un' esplosione mirabile, nella vita spirituale e civile dei Comuni. Sarà un'osservazione da profano: ma, come in questa minuscola « basilichetta » altri ha giustamente visto il primo germe d'una civiltà architettonica che poi conseguì la pienezza della sua fioritura nel Rinascimento, a me sia dato vederci racchiuso uno dei primi palpiti di quel profondo e schietto sentire religioso e morale che sta all'origine del « nuovo » evo italico, da cui nacque la grazia di San Francesco e la poesia di Dante. Un'alba; ma è l'alba d'un gran giorno.

Sicché, uscendo, dopo cotesta pausa contemplativa d'un'età remota e sì gentile, per tornare alla vita affannosa e dura d'oggi, mi parve d'aver risentito da vicino, sulla fronte, quell'« aura dolce, senza mutamento », il soffio di quei « freschi mai » che olezzano nel giardino di Matelda. (I garofani e le rose di riviera della fioraia lì accanto non olezzavano certo così).

G. TITTA ROSA

UN PITTORE ITALIANO

PER LE VIE DEL MONDO

La sala veneziana di Ca' Pesaro, che accoglie una nutrita e bene scelta serie di piccole e grandi tele (le piccole più gustose delle grandi) di Ippolito Caffi, di recente aperta al pubblico, ci offre una bella testimonianza di quel gusto turistico che sospinse, specie nei tempi moderni, gli artisti a bighellonare per il mondo, assetati di novità e di avventure.

Il pittore bellunese, rinnovando, nel timido e casalingo Ottocento, un'antica tradizione prettamente italiana, percorre errabondo, tavolozza alla mano, le terre della sua bella Italia, e più d'una volta anche se ne allontana, alla ricerca di temi sempre nuovi, di visioni affascinanti, di esperienze curiose. Uno spirito ardito e naturalmente vagabondo lo sospinge, e la mano docile del disegnatore facile ed esperto segna sulla carta, sulle piccole tele che egli porta con sé, le impressioni di viaggio. E non sono note succinte, abbozzi troppo rapidi e interrotti, ma bensì nitide vedute còlte con fotografica esattezza. La perfezione delle linee, la riproduzione fedele di ogni particolare, che non è sfuggito ad un'osservazione attenta, non raffreddano però l'ispirazione, la sensibilità pittorica, che più di una volta, se non sempre, affiora calda e vivace.

Il Caffi fu educato alla più limpida tradizione dei vedutisti veneziani del Settecento, e gli studi ch'egli condusse da ultimo, sotto la guida sapiente dell'Orsi, pittore vedutista, lo instradarono sulla via della scienza prospettica e del disegno architettonico.

Ma sin dal primo viaggio a Roma si rivelava in lui un'ansia di novità, una certa indipendenza e insofferenza dei freddi schemi in cui stagnava la pittura accademica del tempo. Le raffigurazioni pittoresche dei carnevali romani, sfavillanti di luci scoppiettanti di fuochi policromi, in notturni di abile e vistoso effetto, gli acquistarono ben presto fama e simpatie: ed egli tornò più volte al tema prediletto, con le spontanee, briose e forse un po' virtuosistiche feste notturne veneziane. Il suo « Carnevale sulla Piazzetta » ebbe grande successo al *Salon* parigino del 1840.

La tradizione riaffiora chiara nelle vedute di Venezia, rivelanti, accanto alla cura minuta del disegno, una fresca e limpida visione del colore atmosferico. Ne nasce un gusto pittorico, che sembra toccare nuovi orizzonti nella trama sottile dei toni grigi e sommessi con cui è costruito, ad esempio, il *Canal Grande sotto la neve*, soave gioco di bianchi cinerei in un'atmosfera di grigi finissimi; o il *Campanile di S. Marco visto di notte*, sommerso in parte nei vapori lunari ed emergente dall'oscurità della Piazza punteggiata di timidi lumi. In queste realizzazioni di gusto già moderno non si esiterebbe ad avvicinare il pittore bellunese al grande Corot, di cui forse egli conobbe le opere a Roma. Tal-

I. CAFFI: NEL DESERTO. *(Civico Museo Correr-Venezia)*

volta, specie nelle chiare visioni di mare, di cielo, di verdi vibranti nel sole, ci vien fatto di pensare anche a Guglielmo Ciardi, di cui sembra anticipare la luminosa tavolozza. Ci rifacciamo alle ariose visioni di Genova e della Riviera Ligure, di Nizza, di Torino, di Ginevra.

Dal '32, data del primo viaggio a Roma, le peregrinazioni del pittore si susseguono, in Italia e in Europa, ininterrotte.

Parigi (1855), Roma e la suggestiva Campagna Romana (grandi vedute ne adornano una saletta del Casino Pedrocchi a Padova), Napoli e il Golfo offrono spunti sempre nuovi alle numerosissime tele (1843-1860).

Accanto alle vedute di paese si moltiplicano scene ed episodi di vita vissuta, còlti tra il popolo: accanto ai carnevali romani e alle feste veneziane, ecco le *Feste dei pittori romani alla Torre degli Schiavi*, la *Salita nel Pallone*, il ritratto di Pio IX benedicente il popolo dal Quirinale, l'*Eclisse di sole veduta dalle Fondamenta Nuove* (Venezia), l'*Ingresso di Vittorio Emanuele in Napoli*, il *Bombardamento di Gaeta*. Ogni spettacolo, al quale gli accada di assistere e che gli paia degno di essere ricordato, egli lo ritrae e lo fissa sulla tela con impeccabile fedeltà.

Ma la messe più abbondante fu forse quella da lui còlta durante i viaggi in Oriente (1842-43; 1853): in Grecia, sul Bosforo, ad Alessandria d'Egitto, al Cairo, in Asia Minore. Una larga scelta di queste vedute (di proprietà del Museo Correr di Venezia) apparve esposta alla Mostra Quadriennale di Napoli nel 1940, e vi ammirammo visioni pittoresche di bazar, di viuzze affollate sotto archi oscuri e logge assolate e trafori rabescati, e macchiette policrome atteggiate e mosse come su un teatrino, in una scenografia accorta e geniale. Costantinopoli è còlta in scorci e visioni panoramiche, dominata dalle cupole di S. Sofia e dai candidi minareti. Atene sfavilla

I. CAFFI: EGITTO.

(*Civico Museo Correr-Venezia*)

I. CAFFI: CAFFÈ AL CAIRO

(*Fot. Fiorentini Venezia*)

al sole mediterraneo ed il Partenone troneggia con la sua massa rossiccia, le colonne stagliate su un cielo di puro cobalto. Anche il deserto attrae il pittore, che si sofferma a cogliere il fascino delle nuvole di sabbia sospinta dal vento, che tutto sommerge in un'atmosfera infocata, mentre i beduini sostano e i cammelli pazientano in ginocchio presso la Sfinge massiccia.

Accanto alle moltissime tele, il Caffi raccoglie anche un numero infinito di schizzi, che non sono, per lo studioso, meno interessanti dei quadri: figurine, macchiette, tipi caratteristici vi son còlti audacemente dal vero con una curiosità attenta ed arguta.

Di ritorno dall'Oriente, eccolo nuovamente a Roma ed a Napoli, poi ancora a Venezia, che presto abbandona per un viaggio senza ritorno. Ippolito Caffi perisce, da patriota, al largo di Lissa, con l'affondamento della nave ammiraglia « Re d'Italia ».

Così si chiude la vita avventurosa e instancabile dell'artista vagabondo, che fu anche valoroso soldato ed amante della Patria non meno che dell'Arte (1).

L'*Autoritratto*, di proprietà Caffi, esposto, con gli altri dipinti, nella Galleria di Venezia, ce lo mostra nel pieno della sua maturità, ed è, oltre che una interessante testimonianza della sua persona fisica, anche indiscutibilmente un buon pezzo di pittura, sincera e penetrante.

La tirannia dello spazio e l'argomento che ci siamo proposti ci distolgono, per ora, dal dedicare

---

(1) La figura del patriota non è meno interessante di quella del pittore: lo spirito d'avventura è in lui come suggestionato, cogliendo dall'amor patrio lo spunto e le ispirazioni per l'Arte, da quando, nel 1848, Ippolito Caffi si arruola volontario nella Guardia Civica, fino a quando, dopo periodi di prigionia, drammatiche fughe e lunghi esilii, egli chiude, legato al tragico destino di una nave gloriosa, la sua tormentata esistenza.

I. CAFFI: EGITTO. *(Civico Museo Correr-Venezia)*

I. CAFFI: COSTANTINOPOLI. *(Civico Museo Correr-Venezia)*

I. CAFFI: CAIRO. *(Civico Museo Correr-Venezia)*

I. CAFFI: IL PARTENONE. *(Fot. Fiorentini-Venezia)*

I. CAFFI: UNA VIA DEL CAIRO.

(*Fot. Fiorentini Venezia*)

all'opera del Caffi un'attenzione più approfondita. Ma è tempo ormai che si venga ad una valutazione conclusiva, e che la moderna critica si occupi di un artista il quale possedeva doti – e la Mostra di Venezia ha il grande merito di metterle in evidenza – degne della maggiore considerazione.

Fatta astrazione dalle qualità, per dir così, più appariscenti, e cioè la nitidezza del segno, l'abilità prospettica – egli pubblicò anche un « Corso di prospettiva pratica », – la facilità e la fedeltà del vedutista, sarà interessante rilevare certi raggiungimenti, che in lui ci stupiscono per una squisita modernità, veramente rivoluzionari rispetto alla pittura del tempo.

Non cercheremo, però, in tanta produzione, le grandi composizioni, i quadri di dimensioni vaste e impegnative: Caffi è il pittore delle impressioni, delle piccole tele; non ha fiato per l'eloquenza troppo ampia; il suo linguaggio è sommesso, ma l'osservazione preziosa e colorita.

Abbiamo detto che certi accenti ci fanno prevedere Guglielmo Ciardi. Infatti, il Bellunese è anche il pittore della luce: i cieli limpidi, le mura assolate, le ombre leggere, i riflessi caldi, sono le note con cui egli costruisce la pennellata; ed è una pennellata talvolta pastosa e calda, specie quando dimentica le teorie e si rivela inattesa e gustosa attraverso la trama costruita con i fili sottili di un ultrasapiente disegno prospettico.

Ippolito Caffi è ancora vicino, in un certo senso, al Quarena, ed anche al Bison (la cui personalità artistica è ora meglio chiarita dopo una interessante Mostra romana): ma le sue inconsce conquiste, la sua sensibilità moderna ne fanno un artista singolare per la sua posizione nel secolo: anello di congiunzione fra la tradizione canalettiana e l'arte nuova, egli può dirsi, in un certo senso, il riformatore della pittura veneziana nel primo Ottocento.

GIOVANNI MARIACHER

Mezzo secolo fa...

Vassene il tempo, e l'uom non se n'avvede... Anche il 1942 se l'è svignata, salutato da un furibondo fragore di scoppi; ma l'aria non fu percossa da spari di mortaretti, né l'orizzonte apparve lacerato da bagliori di bengala.

Mentre l'anno che abbiamo intensamente vissuto svanisce nella fosca notte del tempo, è bello ed istruttivo chiuder gli occhi e fare con la fantasia un balzo, che so?, di venti, trenta, cinquant'anni... Mezzo secolo in avanti o a ritroso? Meglio a ritroso, perché allora ci aiuta, oltre la fantasia, anche la memoria. Se, infatti, sarebbe difficilissimo immaginare in questo momento – quando il mondo è tutto in convulsione ed infuria nei due emisferi la più gigantesca guerra che li abbia mai contristati – che cosa sarà di esso al termine di altri dodici mesi, come si potrebbe prevedere che cosa accadrà nel lontano 1993, alla vigilia del 2000?

E diamo, allora, uno sguardo retrospettivo a ciò che è avvenuto cinquant'anni or sono, nel 1893. Ci sorreggevamo allora in piedi nelle dande e, certo, non possiamo fare appello al ricordo diretto, all'esperienza vissuta; ma ci soccorrono i giornali, le riviste, i libri del tempo. Sfogliarli è oltremodo dilettevole, senza contare che una sottile commozione, una tenue malinconia sfiora l'anima nostra al rievocare taluni fatti. Né bisogna dimenticare l'eloquenza di certi accostamenti e raffronti con episodi e uomini del presente, il fascino e la suggestione che derivano dal riconoscere l'evolversi, negli anni, di idee, giudizi, situazioni che, cinquant'anni fa, sembravano irrimediabilmente definiti.

Ecco: il 1892 ieri soltanto è passato a miglior vita, a conclusione di un periodo piuttosto calmo della storia di questo mondo, e gli succede un anno altrettanto incolore, almeno per noi, che ora viviamo in un periodo così denso di fati, e non possiamo certo commuoverci – per limitarci a due eventi del gennaio – alla notizia dell'inaugurazione della nuova linea ferroviaria che da Roma-Termini va a Segni, o del grande sciopero scoppiato nel bacino della Saar.

In Italia abbiamo uno dei tanti ministeri Giolitti, con una Camera dove, a leggere le gazzette del tempo, gli onorevoli deputati se la godono a servire il padrone del giorno e si sollazzano, durante gli appelli nominali, udendo il nome bizzarro di qualche collega, come Quattrofrati e Canegallo. Al Senato, Giosue Carducci spezza una lancia in favore dell'insegnamento del greco. In Francia dilaga lo scandalo del Panama e fra gli accusati c'è persino il purissimo Clémenceau, il quale – udite! – non può negare le intime relazioni con uno dei principali colpevoli, un Tedesco americanizzato, Cornelius Herz, del cui denaro s'è servito per fondare... *La Justice*. In Inghilterra, Gladstone sta per varare un com-

LA MODA DEL 1893.

ROMA - L'INTERPELLANZA SULLE BANCHE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI: PARLA L'ON. GIOLITTI. (*Dis. di Dante Paolocci*)

battutissimo progetto per l'autonomia dell'Irlanda. Contro l'*Home rule* per gli Irlandesi si scatenano le ire di gran parte della Gran Bretagna, e fra i più accaniti oppositori sono il Balfour, Chamberlain e lord Randolf Churchill.

Passando in più spirabil aere – quello del pensiero – non va certo dimenticato il clamoroso trionfo del *Falstaff* al teatro alla Scala di Milano, la sera del 9 febbraio. Fin dalle prime ore del mattino si vedono quegli ammirabili campioni dell'umana pazienza che sono i frequentatori del loggione aspettare che la porta di ingresso si apra... alle 7 di sera. Simile spettacolo si era avuto soltanto per la prima dell'*Otello*, sei anni avanti. Numerosi gli episodi comici accaduti in quella ressa, nella quale si erano introdotti in buon numero individui pagati per tenere il posto ad altre persone fino all'ora della rappresentazione. Coloro che attendono hanno portato cibarie e bevande: fanno colazione, pranzano e trasformano un buon tratto della piazza in sala da ritrovo, rendendo difficile, per non dire impossibile, circolare. Il successo dell'ultima opera di Giuseppe Verdi è veramente entusiastico, frenetico. La folla, dopo aver chiamato infinite volte al proscenio il bel vegliardo glorioso – Verdi ha compiuto ottant'anni – lo accompagna all'albergo dove alloggia e gli tributa nuove acclamazioni. Egli apprende che il Governo vuol nominarlo conte di Busseto, e allora telegrafa al Ministro dell'Istruzione Pubblica: « Mi rivolgo a Lei come artista, perché faccia di tutto onde impedirlo. Ciò non toglie mia riconoscenza, che sarà ben maggiore se non avviene nomina ». Primi mirabili interpreti dell'opera il baritono Maurel nella parte del protagonista, il basso Pini Corsi, il tenore Garbin, la Stehle, la Pasqua, la Zilli e la Guerrini: direttore d'orchestra il maestro Mascheroni.

Dopo la settimana tutta per Verdi, se ne ha un'altra tutta per Leone XIII, in occasione del suo Giubileo episcopale. Gli applausi che echeggiano sotto le volte di San Pietro non sono meno unanimi di quelli che avevano salutato il grande Musicista. A Sua Santità si offrono veri patrimoni: crocifissi tempestati di brillanti, ornamenti di malachite, scrigni con rilevanti somme in oro. Ai 60.000 fedeli raccolti in San Pietro (ne sono giunti per l'occasione persino dall'Uruguay) la Massoneria contrappone un'agape di trecento coperti nella sala della Piccola Borsa, in onore del « potentissimo gran Maestro Lemmi ». A proposito di Leone XIII, importante, specie se giudicata alla luce di quanto è poi avvenuto, la sua lettera contro la Massoneria: il Papa dice che i cattolici si devono servire di

MILANO - DAVANTI LA PORTA DEL LOGGIONE DEL TEATRO ALLA SCALA, LA SERA DELLA PRIMA DEL « FALSTAFF ». (*Disegno dal vero di Arnaldo Ferraguti*)

« tutte le armi » – anche il voto, dunque – per combattere i nemici della religione. La stessa intransigenza dimostra l'Imperatore di Germania, Guglielmo II, il quale, ai deputati intervenuti al ricevimento di Capo d'anno, afferma che egli « vuole » la nuova legge militare e non tollera assolutamente l'opposizione di ufficiali dell'esercito. Ciò non toglie che, circa due mesi più tardi, la riforma venga nettamente respinta!

IL PRANZO MASSONICO ALLA « PICCOLA BORSA ». *(Disegno di Dante Paolocci)*

In Francia, intanto, infierisce la « panamite », e, come avviene di tutte le malattie contagiose, qualche guizzo si ha anche da noi. Scoppia un clamoroso scandalo in seguito alle rivelazioni dell'on. Napoleone Colajanni, incoraggiato da Bovio, Di Rudinì e Pantano; fra l'altro, il bollente deputato siciliano dice che alla Banca Romana si sono riscontrate gravi irregolarità ed ammanchi. La stampa italiana, come l'opinione pubblica, si divide in due correnti: una contraria ed una favorevole ad una rigorosa inchiesta.

Mentre si parla di pesca nel torbido e di gente che rischia di affogare, vien fatto di ricordare i primi pubblici esperimenti, avvenuti a Civitavecchia, del battello sottomarino costruito a Savona sui disegni dell'ing. Degli Abbati. Tutto in acciaio malleabile, lungo m. 8,70 (non compreso il timone a coda di pesce), alto m. 3,50, largo nel suo massimo m. 2,16, discende ad una ventina di metri sott'acqua, rimane circa mezz'ora sul fondo del mare, poi ne emerge rapido, circa cinquanta metri più oltre. Non si può negare che esso rappresenta, in embrione, l'odierno « sommergibile tascabile » dei Giapponesi!

Nei giornali del tempo la notizia dell'esperimento è messa in particolare rilievo, anche perché fa impressione che il sottomarino del Degli Abbati sia sceso nelle acque del mare, nonostante... il gran freddo. Il 1893, infatti, non mette i brividi perché ricorrenza centenaria del Terrore, ma per il freddo intenso. Tutta l'Europa è gelata. Nevica anche a Roma, dove però c'è chi sta fresco anche in conseguenza dell'inchiesta sulle Banche. L'idea di Crispi per l'unità degli istituti di emissione, per la creazione, cioè, della Banca d'Italia, trionfa. E il *Guerin Meschino* scrive:

O stolti! i milioni son sempre [milioni,
non temon processi, non temon [cannoni,
Né temon la luce che mai non [verrà!
O stolti! tornate ai romani bi-[glietti,
Gli sporchi aggiustate, sporca-[te quei netti,
Finché il Parlamento sul collo [vi sta.

MILANO - LA PRIMA DEL «FALSTAFF» AL TEATRO ALLA SCALA. LE ACCLAMAZIONI A GIUSEPPE VERDI. *(Disegno di Gennaro Amato)*

Sul collo davvero sta, frattanto, l'Inghilterra al

MILANO - TEATRO DEI FILODRAMMATICI. SARAH BERNHARD NELLA «DAME DE CHALLANT» DI GIUSEPPE GIACOSA.

povero Egitto! Albione notifica alle Potenze che il corpo di occupazione sarà rinforzato, mentre lord Rosebery e Gladstone hanno il coraggio di promettere che lo sgombero di quel paese avverrà non appena gli Egiziani dimostreranno di sapersi governare da sé. Come la promessa sia stata mantenuta l'abbiamo visto e lo vediamo tuttora. E intanto gli Stati Uniti sono alla 46ª stella della loro bandiera, perché tranquillamente si annettono le isole Hawai, dopo aver deposto la regina Lidia Kamakacha Lilionhalani, ultima della famiglia reale dei Kapaksea; e i Francesi, col pretesto di voler tutelare il porto commerciale, fortificano Biserta e si annettono il Dahomey.

Fra tanti terremoti di carattere politico, uno vero: quello che il 31 gennaio causa danni gravissimi a Zante, la più bella delle isole ionie.

Così i giorni passano rapidi, e la cronaca via via si sbizzarrisce intorno ai fatti più diversi: il viaggio in Italia della Regina Vittoria; i violentissimi scontri, a Londra, fra coloro che amano il *gin* e il *whisky* e gli astemii; le sanguinose rivolte dei minatori belgi in isciopero; il colpo di Stato del giovanissimo re di Serbia, che, a 17 anni, bellamente mette alla porta i Reggenti e i Ministri; la grande esposizione universale di Chicago, a coronamento delle feste per il quarto centenario della scoperta dell'America.

Ma un avvenimento gentile è da segnalare: le «Nozze d'argento» di Re Umberto I e della Regina Margherita. Da ogni città, da ogni villaggio, da ogni lido d'Italia, cui sorride la nuova primavera, è un sincero unanime meritato fiorire di espressioni d'affetto e di benedizione. A Roma convergono, per la simpatica circostanza, gli Imperiali di Germania; la Regina del Portogallo; il figlio del vicerè dell'ex Regno Lombardo-veneto, Arciduca Ranieri, in rappresentanza dell'Imperatore d'Austria-Ungheria; il Duca di York, figlio del Principe di Galles, in rappresentanza della Regina Vittoria; il Granduca e la Granduchessa Vladimiro e molti altri personaggi della Grecia, del Belgio, della Turchia, del Montenegro, ecc. La Francia, masticando amaro per la presenza di Guglielmo II, si limita a farsi rappresentare dal suo ambasciatore ordinario. I festeggiamenti, nella Capitale, dove si calcola siano giunti oltre duecentomila forestieri, sono spettacolosi e pittoreschi: luminarie, serate di gala, tornei in costume, riviste militari, balli, ecc.

L'eco dei festeggiamenti è appena sopíta, che scoppia un'aspra polemica fra Napoleone Colajanni e Giosue Carducci. Il Poeta risponde da par suo, magnificamente, con la famosa categorica dichiarazione monarchica e unitaria:

S. M. LA REGINA VITTORIA D'INGHILTERRA. (*Fot. Lafayette di Glascow*)

SUA ALTEZZA REALE IL PRINCIPE DI NAPOLI. *(Fot. F.lli D'Alessandri)*

« Io, di educazione e di costumi repubblicani (all'antica), per un continuo svolgimento di comparazione storica e politica mi sentii riattratto e convertito ingenuamente e sinceramente alla monarchia, con sola la quale credo ormai fermamente possa l'Italia mantenersi unita e forte... ». E all'accusa di aver fatto l'apologia della guerra, risponde ai pacifisti: « Oh! andate un po' a predicare la pace alla Francia ». S'è avuta poi la prova che il Carducci vedeva giusto! E come!

A proposito della Francia, sempre la stessa, volete un saggio eloquente del modo in cui essa ci trattava anche cinquant'anni or sono? Spigolando a caso in qualche pubblicazione parigina, ecco la grande *Revue de Deux Mondes* scrivere, per la penna di Charles Benoist, che i Napoletani sono figli di non si sa chi e padri di Pulcinella; ecco la *Revue de Cavalerie* – vedi dove va a finire la... cavalleria! – asserire che a Dogali il battaglione De Cristoforis rimase terrorizzato vedendo soldati dal viso nero; ecco il *Petit Journal* commemorare la battaglia di Palestro e l'inaugurazione dell'Ossario pubblicando un disegno rappresentante l'ingresso dei Francesi a Milano e nel quale, intorno ai cavalleggeri di Napoleone III e di Vittorio Emanuele II, è prostrata al suolo una folla cenciosa di butteri e di ciociare: i butteri e le ciociare di prima delle bonifiche!

Ma apriamo una parentesi di carattere sportivo. Un giornale del tempo, sul finire del mese di maggio, scrive: « Lo svago del bicicletto (è accaduto alla *bicicletta* il contrario di quello che accade alle fanciulle di cui si legge talora l'avvenuta mascolinizzazione!) prende proporzioni allarmanti nel campo dello sport. Solo a Milano i biciclettisti arrivano, se non superano, i duemila. Le corse e i concorsi velocipedistici che si bandiscono ovunque sono prova efficace che anche fuori delle mura di Sant'Ambrogio i dilettanti del bicicletto sono in numero straordinario ». Duemila ciclisti a Milano... Pensate che cosa scriverebbe quel giornalista se potesse gettare lo sguardo sull'odierna circolazione e se ai primati di Tarlarini (m. 804,50 in 1' e 10''), di Pasta (4000 m. in 6' 34'' e $^4/_5$) e di Buni (5000 metri in 7' 35'') potesse contrapporre gli attuali di Saponetti e di Coppi! Certo, sarebbe stupìto anche del fatto che oggi nessuno pensa più a tassare i biciclettisti, mentre nel '93 il Municipio di Milano discuteva al Consiglio di Stato un suo preteso diritto a far loro pagare 12 lire annue! Il '93, è bene ricordarlo qui, vede i successi di Buni, Cantù, Dani, Pasta, Alajmo, Robecchi, Genta, Sauli, Marley, Marchand, Nuvolari, Ruscelli e, per i fedeli del triciclo, Cantù e Tarlarini; e vede anche la partenza del

IL PRINCIPE DI NAPOLI IN COSTUME DI GRAN MAESTRO DELL'ANNUNZIATA. *(Fot. Montabone di Firenze)*

MILANO - LE CORSE A SAN SIRO: L'ACCESSO ALLA TRIBUNA DEI SOCI. (*Disegno dal vero di Gino Starace*)

lutare il giovane Conte di Torino, di cui ammirano il dorato elmo di dragone, non i nascenti baffetti, pretendendosi da lui, come dice un giornale, « un paio di baffi grandi, maestosi, come li porta il suo augusto zio ». Il 15 giugno, le elezioni non ottengono l'esito desiderato dal Kaiser e dal Governo (è alla Presidenza del Consiglio il Caprivi): i socialisti guadagnano parecchi seggi. Un mezzo disastro. Più grave sciagura è però l'affondamento, in semplci esercitazioni navali, della corazzata inglese *Victoria*, con la morte di 422 uomini, fra cui l'ammiraglio sir Giorgio Tryon. Tutto ciò, dicesi, a causa... dell'ubriachezza dei marinai della corazzata *Camperdoron*, che speronò la nave ammiraglia, in origine battezzata *Renown*. Nome, questo, che, l'abbiamo visto mezzo secolo più tardi, non porta proprio fortuna alla marina britannica!

Fortuna autentica è, invece, quella dei 44.088 ventiseienne Luigi Masetti per il viaggio Milano-Chicago in « bicicletto Cappelli e Maurelli », una macchina con un solo freno, senza « moltiplicazione » (allora il cambio di velocità si chiamava così!).

E siamo al giugno. In Italia la vita politica continua piuttosto monotona, e i nomi che più si ripetono, nelle discussioni al Parlamento e al Senato, sono quelli di Giolitti, Crispi, Di Rudinì, Zanardelli, Fortis, Colajanni, Bovio, Saracco, Cavallotti, Maggiorino Ferraris, Nicotera, ecc.

In Germania, Guglielmo II ha sciolto il Reichstag, per aver bocciato la riforma militare, e l'agitazione elettorale continua molto vivace, ma senza violenze; prova ne sia che in piena lotta i Berlinesi possono accorrere in folla a sa-

S. M. GUGLIELMO II, IMPERATORE DI GERMANIA. (*Fot. Lafayette di Glascow*)

PIETRO MASCAGNI, ALBERTO FRANCHETTI E GIACOMO PUCCINI.
(*Fot. a soggetto di Guigoni e Bossi di Milano*)

tare l'*ultimatum* della Francia anche per ciò che riguarda la cessione dei territori dell'Alto Mekong. L'Inghilterra, per non parer da meno – mentre il popolino non sembra interessarsi che ai truci misfatti di *Jack the ripper*, Giovanni lo sventratore – chiotta chiotta occupa le isole Salomone.

Più confortante la notizia che la Morea – l'antico Peloponneso – ha cessato di essere una penisola per diventare una vera e propria isola; un isolone di quasi 23.000 chilometri quadrati. Tutto merito dell' apertura del canale di Corinto, che abbrevia

MILANO – IL CONCORSO IPPICO ALL'ARENA: LA DISTRIBUZIONE DEI PREMI FATTA DAL DUCA D'AOSTA.
(*Disegno di Gennaro Amato*)

Napoletani che, al principio di luglio, con l'ambo 5 e 37 vincono complessivamente due milioni e mezzo.

Figuratevi l'allegria dei Partenopei; e, contemporaneamente, fatevi un'idea di quella degli Spagnoli, non per una vincita al lotto, ma per dover assistere allo sciopero più straordinario, più fenomenale, più incredibile che siasi registrato nella storia dell'Universo: quello degli avvocati; al quale sciopero si possono accostare, per la loro stranezza, i violenti e vandalici tumulti parigini, incominciati per dato e fatto degli studenti del Quartier Latino, in difesa della libera pornografia in libera Repubblica. Essi vogliono, infatti, protestare contro l'arresto di alcune ragazze di facili costumi. In quegli stessi giorni la massa popolare cerca di forzar la mano al Governo e di spingerlo alla conquista del Siam, il quale finisce per accet-

MILANO - CONCORSO IPPICO ALL'ARENA: RIUNIONE DEGLI «STAGES». (*Fot. F.lli Treves*)

di 185 miglia marine il viaggio alle navi dell'Adriatico dirette al Pireo e di 95 a quelle dirette dal Mediterraneo allo stesso porto.

E siamo (20 ottobre) ai primi esperimenti del tranvai elettrico ad accumulatori tra Milano e Monza. Ecco come un giornale del tempo ce ne dà notizia:

« Il tram si mosse alle 8 di sera da Milano (Porta Venezia) tra una folla di operai, di donne, di ragazzi accorsi al nuovo spettacolo di un carrozzone che va sulle rotaie, sciolto, libero e come per incanto; arrivò a Monza un'ora dopo.

« La carrozza è della fabbrica *Oerlikon-Zurigo*, come se ne videro all'Esposizione di Francoforte del 1891 e già funzionarono sulla *Waldbann* (ferrovia dell'Esposizione) cogli accumulatori *Oerlikon* a gelatina.

« Acquistata per la Società Anonima degli Omnibus a Zurigo, venne poscia montata con accumulatori nazionali del brevetto Gandini di Lodi, i quali non sono a piastre come gli accumulatori in generale, ma a diaframma poroso: il che li rende (dicono) indistruttibili.

« Gli accumulatori Gandini impiegati nella trazione elettrica Milano-Monza sono fabbricati esclusivamente a Milano. La carrozza, all'esterno, non differisce in nulla dai soliti tranvai; nessun apparecchio che tradisca la fonte del movimento; gli accumulatori stanno sotto ai sedili, che si possono sollevare; il tranvai non è quindi diretto da alcun filo collocato sopra la linea, come nel sistema a corrente, di cui avremo fra poco a Milano un saggio in via Dante; esso è perfettamente autonomo.

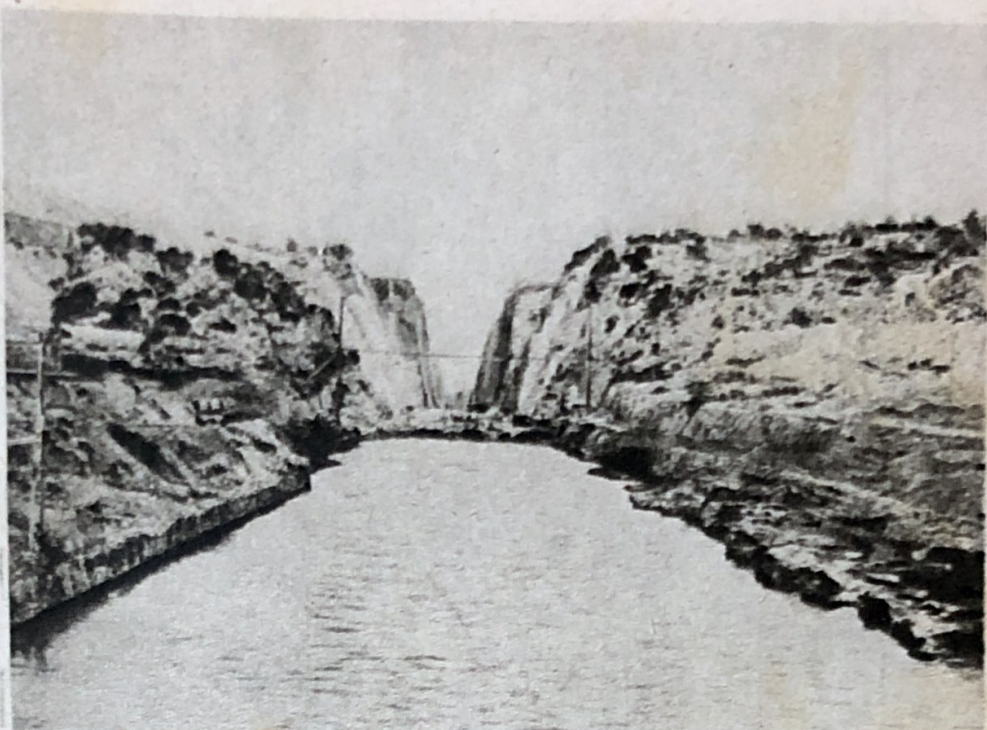
« Tale sistema ad accumulatori può soltanto praticarsi nelle vie piane o a lievissima pendenza, come quella appunto tra Milano e Monza.

« La velocità nella corsa di prova non fu nell'andata superiore a quella degli omnibus a cavallo, essendo la via intralciata dal servizio ordinario; ma il tram elettrico può avere una velocità normale tra i 20 e 25 chilometri all'ora. Il consumo per ogni chilometro è di circa 40 centesimi, sei lire

LA CORSA VELOCIPEDISTICA TORINO-MILANO. L'ARRIVO A MILANO DEL VINCITORE LUIGI AIRALDI. (*Disegno dal vero di Gino Starace*)

per tutta la tratta, per modo che i prezzi da Milano a Monza potranno essere ridotti del 50%».

Nel trafiletto testualmente riferito si accenna alla prossima istituzione di una linea elettrica «a corrente»: essa fu infatti inaugurata il 1º novembre, lo stesso giorno in cui, pure a Milano, cominciarono a funzionare gli orologi elettrici.

Ma torniamo alla Francia, per ricordare la raccapricciante carneficina di Aiguesmortes, dove il 17 agosto si compie un vero e proprio massacro degli operai italiani occupati in quelle saline. La caccia ai

IL TAGLIO DELL'ISTMO DI CORINTO. IMBOCCO DEL CANALE DALLA PARTE DEL GOLFO DI EGINA.

MILANO – IL PRIMO TRANVAI ELETTRICO ATTRAVERSA PIAZZA DEL DUOMO.

(Disegno di Arnaldo Ferraguti)

nostri 400 connazionali, soltanto colpevoli di lavorare a condizioni più miti che non gli operai francesi, è bestialmente feroce e la pazza folla del luogo – le donne più spietate degli uomini – si accanisce contro di essi in un linciaggio che solo può ricordare quelli della civilissima America del Nord contro i negri. Trenta sono i morti e cento i feriti, che gli ospedali del luogo per ben otto ore si rifiutano di ricoverare. Conclusione dell'eccidio: il Governo giolittiano destituisce tre funzionari romani, compreso il Prefetto, per non aver impedito che alcuni cittadini della Capitale, per protestare contro la strage, rompessero qualche vetro all'ambasciata francese... Dimostrazioni al grido di «Abbasso la Francia!» si hanno anche a Milano, Bologna, Genova, Napoli, Messina, Venezia, Torino... Ma l'avvenimento del giorno, nella vicina Repubblica, è la visita della squadra navale russa a Tolone, che i giornali

S. M. LA REGINA MARGHERITA ALLA «CAPANNA MARGHERITA» SULLA PUNTA GNIFETTI.

(Fot. Vittorio Sella)

INAUGURAZIONE DELLA TORRE DI SAN MARTINO: (15 OTTOBRE). I SOVRANI SI RECANO AL PADIGLIONE REALE.

(Fot. F.lli Treves)

francesi definiscono una replica alla visita del Principe di Napoli a Metz. A questa pretesa risposta anche l'Inghilterra controbatte, però a modo suo, inviando una delle due divisioni della squadra del Mediterraneo a fare una visita al porto di Taranto. Alla Camera dei Lordi sono presentate parecchie interrogazioni contro l'annunziata creazione di una squadra russa permanente nel Mediterraneo, con porto di rifornimento a Villafranca, vicino a Nizza. La Gran Bretagna non ammette scherzi quanto al suo predominio su questo mare, e ad un certo momento, anzi, corre la voce che si potrebbe venire alle mani sul serio! Si mormora che sia stato sospeso, in Italia, il congedamento delle classi anziane e dei richiamati per le manovre nelle valli del Piemonte; si annunzia il richiamo di altri 200.000 uomini, tan-

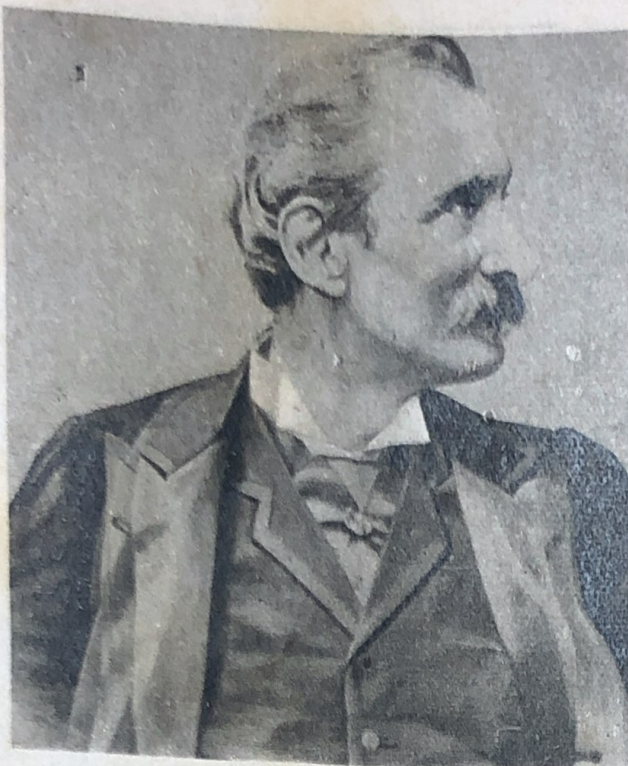
NAPOLI - VIA TOLEDO MILITARMENTE OCCUPATA DURANTE LO SCIOPERO DEI VETTURINI. *(Dis. dal vero di Gennaro Amato)*

tò per cominciare. Ma l'accesso di febbre bellica si calma dopo soli tre giorni.

I Francesi, invece, possono sfogare i loro ardori bellicosi nel Dahomey, dove iniziano una nuova spedizione contro il detronizzato re Behanzin, mentre gli Inglesi si deliziano di una nuova guerra coloniale, come conseguenza della loro invasione della Rhodesia. Anche la Spagna è in guerra nel Marocco contro i Kabili del Riff, che si difendono strenuamente.

La fine di novembre vede una grossa battaglia alla Camera italiana. Il ministero Giolitti, dopo la lettura della relazione del Comitato dei Sette, giustamente severo contro tutti gli uomini politici implicati negli scandali bancari, dà le dimissioni. Da due giorni nell'aula i Deputati si scagliavano complimenti di questo genere: « Vigliacchi! malfattori! nati nel fango! fuori la canaglia! » e l'on. Imbriani, in un solo discorso, aveva esaurito mezzo il vocabolario degli improperi. I quotidiani scrivono che l'uomo di Dronero nessuno lo salva più! Si vide, poi, come i giornalisti, non tenendo conto del fatto che la politica permette le più inaspettate e strane risurrezioni, avessero sbagliato di grosso.

Più sereno, e quasi idilliaco, il Folketing danese vota una legge che accorda alle donne l'elettorato e la eleggibilità. Evidentemente, i deputati della Danimarca non temono scandali a base di sofferenze cambiarie, sconti di favore, ecc. ché, se non fosse così, si vedrebbero sciorinati e discussi nel loro Parlamento i conti delle modiste e dei pellicciai. A proposito di questo movimento femminista, ecco Ruggiero Bonghi concludere una sua conferenza a Napoli affermando che « alle donne italiane spetta di rimettere in carreggiata questa Italia, ormai tanto diversa da quella lungamente sognata ».

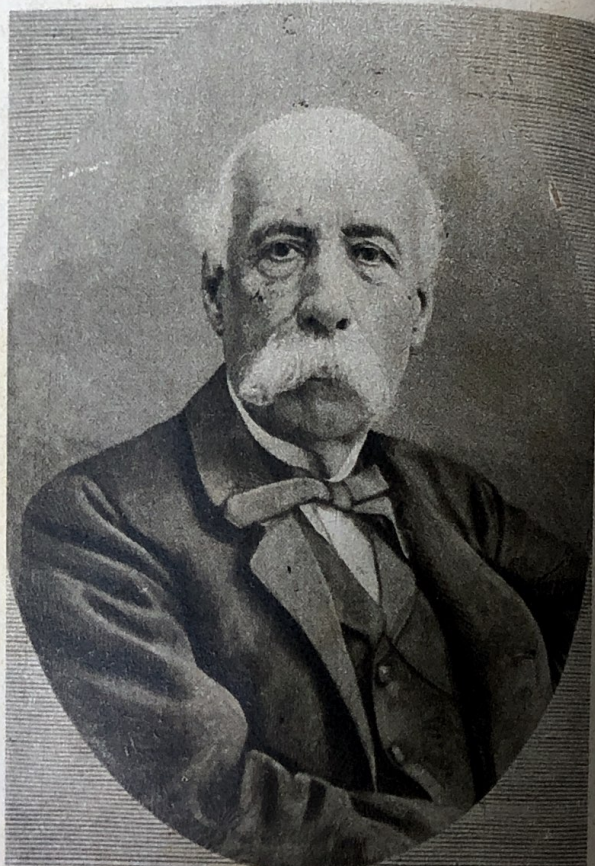
A Giovanni Giolitti succede Giuseppe Zanardelli; ma il suo ministero muore in fasce, prima ancora di presentarsi alle Camere. Zanardelli, infatti, ha messo insieme un ministero tutto di sinistra, con Baratieri, Fortis, Cocco-Ortu, ecc., al quale manca soltanto un ministro delle Finanze. Re Umberto, giustamente convinto che per salvare il credito del Paese occorra prima di tutto un ministro delle Finanze capace e coraggioso, come è vero che per fare un cibreo di lepre occorre prima di tutto una lepre, non vuole accettare la lista che gli è stata proposta. A salvare la situazione è chiamato, quindi, Francesco Crispi, che si sceglie a collaboratori Saracco, Sonnino, Boselli, Maggiorino Ferraris. Nel presentare al Parlamento il nuovo Gabinetto, il vecchio Crispi – ha già 74 anni! – dice: « Noi non apparteniamo ad un settore piuttosto che ad un altro del Parlamento; noi apparteniamo al grande partito unitario, che ha per sola mira l'Italia, a servire la quale ci siamo dedicati con animo sereno, col dovere del sacrificio. Fatalmente abbiamo assunto il potere in un momento in cui le condizioni della Patria sono gravi come nol furono mai. Dello stato attuale non imputiamo nessuno: esso è la conseguenza di una serie di casi, che possiamo constatare, ma che non possiamo giudicare. Solo diremo che grandi sono le difficoltà che dobbiamo superare; e che a rilevare il credito, a riordinare le finanze, a confortare l'impero della legge, a ridare al paese la coscienza di se stesso, abbiamo bisogno del concorso delle Camere, senza distinzione di partiti. A tale fine chiediamo da

GIUSEPPE ZANARDELLI. (*Fot. Capitanio di Brescia*)

voi la *tregua di Dio!* Quando la fortuna d'Italia sarà instaurata, ciascuno riprenderà il suo posto. Il combatterci oggi, metterci oggi gli uni contro gli altri, permettetemi lo affermi con cuore di patriota, sarebbe un delitto. Quando il pericolo incalza dobbiamo essere tutti uniti per la difesa comune ».

Le solite ferree necessità dello spazio vietano di ricordare molti altri fatti più o meno memorabili, come la partenza da Cristiania, a bordo del *Fram*, dell'esploratore Nansen, per un viaggio che rappresenta una pietra miliare nella storia delle scoperte polari; lo sciopero dei vetturini napoletani, che non vogliono accogliere le carrozze di nuovo modello; i violentissimi disordini in diverse località della Sicilia a causa del rincaro delle farine; il successo, a Torino, della *Manon Lescaut* di Giacomo Puccini; i trionfi di Sarah Bernhardt nel suo giro in Italia e di Eleonora Duse sui palcoscenici stranieri; la morte dei musicisti Alfredo Catalani e Carlo Pedrotti, dell'illustre fisiologo Giacomo Moleschott, dell'insigne patriota Silvio Spaventa, del giovane e ardito esploratore Eugenio Ruspoli, ucciso da un elefante sulla riva sinistra del fiume Omo, nell'Alto Giuba; l'inaugurazione delle linee ferroviarie Faenza-Firenze e Ovada-Acqui-Asti; la messa all'Indice di *Fatalità* della neo-poetessa Ada Negri, allora modesta maestrina nel lodigiano; la pubblicazione delle *Odi Navali* e del *Poema Paradisiaco* di Gabriele D'Annunzio; le solite rivoluzioni e i soliti complotti che deliziano le Repubbliche dell'America del Sud; la consueta sequenza di scioperi, crisi ministeriali, scoppi di bombe anarchiche, che di tanto in tanto agitano la vita politica dei vari Paesi d'Europa. E così il 1893 termina i suoi 365 giorni, salutato dai giornali del tempo come « una brutta, bruttissima annata ». Ma, quasi a smentire questo diffuso pessimismo, giunge la notizia della nostra vittoria alla frontiera della Colonia Eritrea, contro i Dervisci dell'emiro Hamed Alì. Per la sua condotta in questa battaglia, che porta il glorioso nome di Agordat, l'eroico quarantottenne colonnello Giuseppe Arimondi viene promosso generale.

Del resto, a interpretare la rinata fiducia del Paese nel ministero Crispi, ecco Alfredo Oriani scrivere allo stesso Presidente del Consiglio: « Nelle ore difficili il potere tocca ai forti, non ai furbi. L'Italia vi richiama per respingere dall'Europa ogni umiliante indulgenza alle proprie miserie attuali e ritemprarsi nelle eroiche virtù di sacrificio che tante volte salutarono nella sua storia l'avvenire della civiltà ». Parole sante, che possono essere ripetute oggi ancora, a distanza di cinquant'anni, all'Uomo che regge e governa i destini della Patria in armi.

(*Le figure sono tratte dalla "Illustrazione Italiana"*).

ICILIO BIANCHI

FRANCESCO CRISPI. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI.
(*Fot. di Eug. Interguglielmi di Palermo*)

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana
Direttore: Sen. CARLO BONARDI — *Direzione e Amministrazione:* CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C., Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6